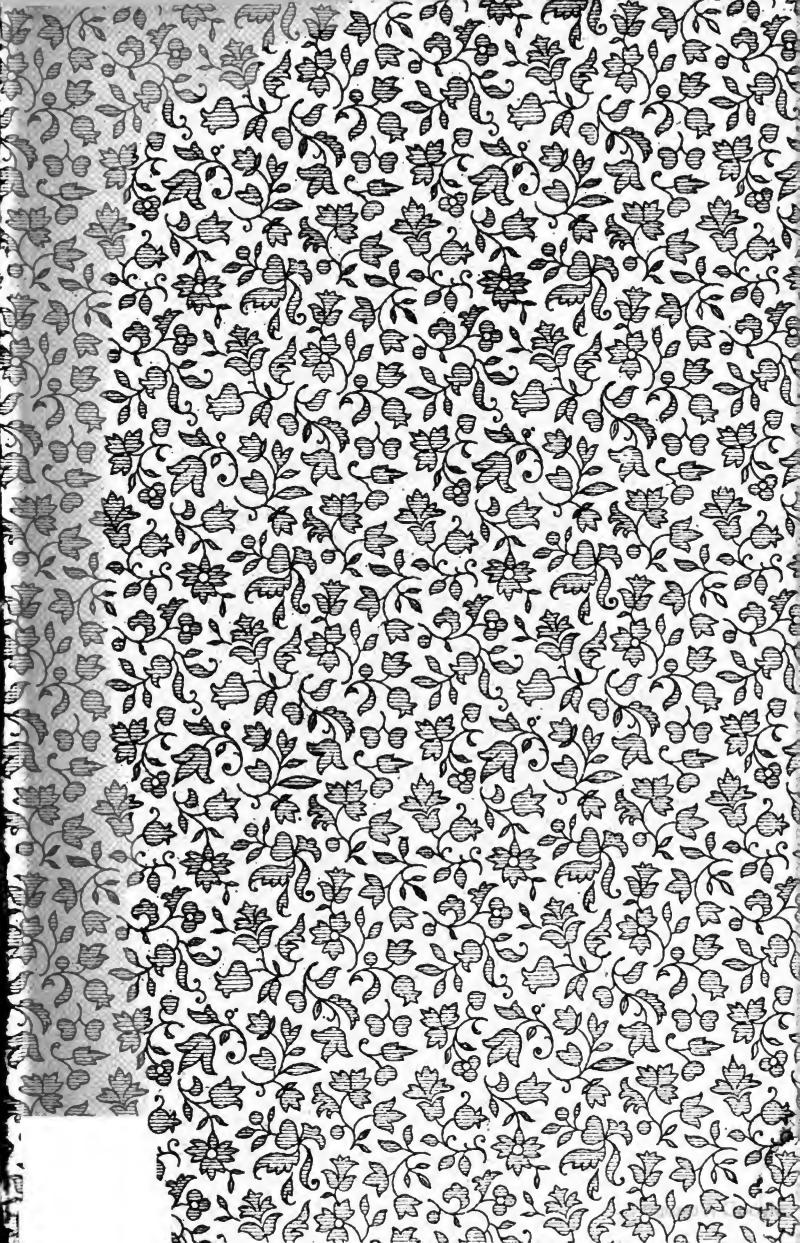
Das Localbahnwe... in Oesterreich

Sigmund Sonnenschein

GUSTAV E. STECHERT
828 Broadway
NEW-YORK.

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

Digitized by Google



Digitized by Google

HE 3832
S69

Digitized by Google

DAS

LOCALBAHNWESEN

IN

OESTERREICH.

VON

SIGMUND SONNENSCHEIN.

WIEN. PEST. LEIPZIG.
A. HARTLEBEN'S VERLAG.
1886.

Digitized by Google

Alle Rechte vorbehalten.

K. k. Hofbuchdruckerei Carl Fromme in Wien.

Digitized by Google

Vorwort.

Eine gemeinfassliche Darstellung der Entwickelung, welche das Localbahnwesen in Oesterreich im ersten Quinquennium seines Bestandes genommen, dürfte in einem Zeitpunkte als nicht unberechtigt gelten, der in mehr als einer Hinsicht geeignet erscheint, eine neue Phase in der Gestaltung des Localbahnsystems in Oesterreich vorzubereiten. Der hier frühzeitig eingetretene Stillstand im Bau von Localbahnen, sowie die im Zuge befindliche Revision des Localbahngesetzes vom 25. Mai 1880, dessen Wirksamkeit mit 1. Juli 1886 abläuft, mussten ferner willkommenen Anlass bieten, die wesentlich veränderten Bedingungen des staatlichen Einflusses auf das Zustandekommen von Localbahnen einer kritischen Beleuchtung zu unterziehen. Es ist dies vornehmlich von dem Gesichtspunkte aus geschehen, dass der Zweck des Localbahnsystems in Oesterreich nicht darin allein gelegen sein könne, bereits bestehende industrielle Betriebe mit den Hauptbahnen in Verbindung zu setzen, sondern dass der Localbahnbau in eine Richtung gelenkt werde, welche die Entstehung neuer industrieller Betriebe begünstigen und gleichzeitig den Bedürfnissen der Land- und Forstwirthschaft entsprechen würde.

Digitized by Google

Zu diesem Behufe schien es wünschenswerth, der Besprechung der österreichischen Localbahngesetzgebung eine Darstellung derjenigen staatlichen Massnahmen vorauszuschicken, welche in anderen Ländern mit Rücksicht auf die Förderung des Localbahnwesens getroffen worden sind.

Die beigefügten statistischen Daten, welche sich durchwegs auf officielle Publicationen stützen, verfolgen ebenso wie die im Anhange enthaltenen Gesetze und Verordnungen den Zweck, der reformatorischen Thätigkeit, deren das österreichische Localbahnwesen so dringend bedarf, das nöthige Material zur Verfügung zu stellen.

Wien, im November 1885.

Der Verfasser.

Digitized by Google

Inhalt.

Seite

Einleitung. Die Neugestaltung des continentalen Eisenbahnwesens. — Einführung des Secundärbetriebs. — Aenderungen im Eisenbahnbausystem. — Localbahngesetzgebung im Allgemeinen . 1

Erstes Capitel. Anfänge des Localbahnwesens in Oesterreich. — Bau von Secundärbahnen auf Grund von Specialgesetzen. — Vorlage des Gesetzentwurfes, betreffend die Zugeständnisse und Bedingungen für Localbahnen 31

Zweites Capitel. Das Localbahngesetz vom 25. Mai 1880. — Entwickelung des Localbahnbaues. Besondere Bestimmung der Localbahnen in Oesterreich 35

Drittes Capitel. Erweiterung der Zugeständnisse im Concessionsverfahren. — Die Tarifgestaltung im Localbahnverkehr. — Das Einlösungsrecht. — Die Finanzirungsmodalitäten. — Der neue Localbahngesetzentwurf 45

Viertes Capitel. Finanzielle Beihilfe des Staates und der Interessenten. — Erfolg der betreffenden bisher zur Anwendung gelangten Normen. — Grundsätzliche Regelung der Subventionsfrage. — Das Princip der Zinsengarantie. — Heranziehung der garantirten Eisenbahnen zum Localbahnbau 59

Fünftes Capitel. Stellung der Dampftramway im Localbahnsystem. — Vortheile der normalspurigen Localbahn. — Begünstigung des Baues von Localbahnen für den Güterverkehr . . . 72

Anhang.

I. Darstellung der wesentlichsten Concessionsbestimmungen der auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1880 concessionirten Localbahnen 81

II. Gegenwärtige Vertheilung der Eisenbahnen in Oesterreich 112

III. Gesetz vom 25. Mai 1880 113

IV. Localbahnverordnung vom 29. Mai 1880 116

V. Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen 121

Digitized by Google

Digitized by Google

EINLEITUNG.

Die Wirksamkeit der Localbahngesetzgebung muss weniger im Gebieten, Begrenzen und Feststellen, als im Befreien vom Herkömmlichen, Gewährenlassen, Gestatten und Verallgemeinern bestehen.

M. M. v. Weber.

Die radicale Umgestaltung, welche sich seit dem Beginne dieses Decenniums im continentalen Eisenbahnwesen vollzieht, wird durch zwei Momente charakterisirt: erstens durch die Aenderung des bisher in Anwendung gewesenen Betriebssystems, und zweitens durch die Aenderung des Eisenbahnbausystems, dessen neu geschaffene Grundlage den Ausgangspunkt für eine den örtlichen Interessen entsprechende Erweiterung des Eisenbahnnetzes bildet. So verschieden die Formen auch sind, welche das Betriebssystem der Eisenbahnen in den einzelnen Staaten angenommen hat, so sehr gleichen sich die Grundsätze, nach denen Hand in Hand mit der als nothwendig anerkannten Erweiterung des Eisenbahnnetzes zur Aenderung des Bausystems übergegangen wurde. Vielfach ist von der Nothwendigkeit, das Eisenbahnnetz zu erweitern, die Aenderung des Betriebssystems bestimmt worden, und für den im Jahre 1882 erfolgten Abschluss der Conventionen mit den sechs grossen französischen Eisenbahngesellschaften oder für die mit 1. Juli 1885 eingetretene Verpachtung der italienischen Staatsbahnen war nicht in letzter Linie die Erwägung massgebend, hierdurch die Möglichkeit zu gewinnen, den unabweisbar gewordenen Wünschen nach dem Baue neuer Bahnen gerecht zu werden. Was dieses Bedürfniss plötzlich zu einem so regen machte, war die Erkenntniss, dass die Uebelstände im Eisenbahnwesen, welche schon seit längerer Zeit die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich lenkten, durch die Aenderung des Betriebssystems auf den bestehenden Bahnen allein nicht

Digitized by Google

behoben werden könnten. Die Erfahrungen, welche man durch die Einführung des Secundärbetriebs auf manchen Hauptbahnen gewonnen hatte, lehrten vielmehr, dass der Werth des kleinen örtlichen Verkehrs in demselben Masse steige, als es gelingt, nicht nur den Betrieb, sondern auch die Anlage und Ausrüstung der diesen Verkehr bedienenden Eisenbahn zu verbilligen, und die Bestrebungen wurden dahin gerichtet, diesem Bedürfnisse, das mit Rücksicht auf die bis dahin über die Aufgabe einer Eisenbahn herrschenden Anschauungen keine Geltung erlangen konnte, zu entsprechen. In immer weitere Kreise war bald die Ueberzeugung gedrungen, dass die Herstellung eines Netzes von Bahnen secundärer Natur, welche, an die Hauptbahnen anschliessend, die Aufgabe haben sollten, in den seitwärts liegenden Theilen die Entfaltung der wirthschaftlichen Kräfte zu ermöglichen, mit allen Mitteln anzustreben sei. Und wer hätte sich auch jetzt noch der Ansicht verschliessen können, dass der Ursprung der das öffentliche Interesse in hohem Grade in Anspruch nehmenden Eisenbahnmisère insbesondere auf jene Fehler zurückzuführen sei, die bei der Anlage der Bahnen dadurch begangen wurden, dass alle nach gleicher Schablone in gleich kostspieliger Weise ohne Berücksichtigung der an die Leistungsfähigkeit der Bahn gestellten Anforderungen ausgeführt wurden! Leider dauerte es nur allzu lange, bis die falsche Fährte, in welcher sich die Entwickelung des Eisenbahnwesens befand, verlassen wurde, wie es denn auch keinem Zweifel unterliegen kann, dass die Theorie von der Eisenbahnconcurrenz niemals so verhängnissvoll für die Volkswohlfahrt geworden wäre, wenn die Erkenntniss von der nothwendigen Aenderung des Bausystems früher zum Durchbruch gelangt wäre. Was hätte man auch einwenden können gegen den Bau von Parallelbahnen, wenn es gelungen wäre, deren Anlagekosten in Einklang mit dem vorhandenen localen Verkehre zu bringen? So sind aber, speciell in Oesterreich, durch lange Zeit alle Bahnen, ohne Berücksichtigung des von ihnen zu bedienenden Verkehrs, nach demselben System, mit der gleichen Kostspieligkeit gebaut worden, was zur Folge hatte, dass die Pflege des örtlichen Verkehrs in den Hintergrund gestellt wurde und jede neue Bahn als gleichwerthig bei der

Digitized by Google

Beförderung des Transitverkehrs auftrat, wodurch die Transportkosten sich naturgemäss erhöhen mussten. Man stand deshalb im Anfange dem Bau von secundären Linien feindselig gegenüber. Man sagte sich, dass die Centren des Verkehrs bereits mit Eisenbahnen verbunden seien, und dass jede neue Eisenbahnlinie schädigend auf die bereits bestehenden Eisenbahnen einwirken müsse, weil sie sich mit der Pflege des localen Verkehrs nicht begnügt, oder nicht begnügen könne und immer bestrebt sein müsse, einen Theil des Transitverkehrs an sich zu ziehen.

In erster Linie waren es daher die Eisenbahngesellschaften, welche sich dem Bau von Localbahnen gegenüber ablehnend verhielten, woran mitunter auch die finanziellen Verhältnisse der betreffenden Gesellschaften, in der Regel aber die Besorgniss vor dem schädigenden Einflusse der Localbahnen massgebend war. Von dieser Seite wurde besonders die Einwendung gemacht, dass die Localbahnen einen neuen Verkehr überhaupt nicht zu schaffen vermögen, eine Ansicht, die leider auch noch in neuerer Zeit hie und da festhalten wird,[1] obwohl sie nach den bisher gemachten Erfahrungen, von denen später noch die Rede sein wird, keiner ernsten Widerlegung zu bedürfen schiene.

Was die Staatsverwaltungen ferner veranlassen musste, den Bedürfnissen des localen Verkehrs näher zu treten, war auch der Umstand, dass zahlreiche industrielle Betriebe, die zum grossen Theil auf die Production von Materialien für den Eisenbahnbau angewiesen sind, durch die Fehler der Gründungsperiode, der sie selbst fern gestanden, zu Schaden kamen und ihre Betriebe reduciren mussten. Die Erhaltung

[1] Dieser Ansicht ist Dr. E. Sax in seinem Werke „Die Verkehrsmittel", wo gesagt wird: „Von Localbahnen kann nur an solchen Stellen die Rede sein, wo sie nicht neuen Verkehr zu schaffen, sondern bestehenden erleichtern und verwohlfeilern können. Wo diese Bedingung fehlt, sind sie verfrüht."

Auch Dr. G. Gross giebt in seinem Buche „Die Staats-Subventionen von Privatbahnen" der Ansicht Ausdruck, dass es lediglich Bequemlichkeitsbedürfnisse wären, welche die Localbahnen zu befriedigen bestimmt sind. Dabei unterscheidet Dr. Gross allerdings Flügelbahnen, Ergänzungsbahnen und Localbahnen, welch letztere erst als Bahnen dritter Ordnung hingestellt werden.

Digitized by Google

dieser industriellen Betriebe glaubten sich die Staaten zur Pflicht machen zu müssen, umsomehr, nachdem man zur Einsicht gelangt war, dass es nur einem vorhandenen Bedürfnisse entsprechen würde, wenn diese Betriebe Beschäftigung fänden. Die Belebung der unter der Nachwirkung der Gründungsperiode in vollständige Stagnation gerathenen Bauthätigkeit erwies sich denn auch als ein gewichtiges Moment für ein Eingreifen des Staates, das nicht länger auf sich warten lassen konnte, zudem immer lebhafter das Bedürfniss in den Vordergrund trat, auch die minder volkreichen Städte und verkehrsärmeren Gegenden dem Verkehr zu erschliessen. Man konnte sich auch auf die Dauer der Ueberzeugung nicht verschliessen, dass die Concurrenz für die verkehrsärmeren Gegenden um so drückender wurde, wenn den reicheren Gegenden Vortheile eines raschen und billigen Transports zugewendet wurden.

Fast gleichzeitig griff die auf den Bau von Localbahnen gerichtete Bewegung in den continentalen Staaten um sich. Doch währte es geraume Zeit, bis man sich über die zur Charakteristik der hervorzurufenden Anschauungen geeignete Bezeichnung klar wurde, bis M. M. v. Weber den Satz aufstellte, dass es für die Classificirung der Eisenbahn keinerlei Kriterium gebe, und die freie Individualisirung der Eisenbahnanlagen nach den von den Orts- und Zeitbedürfnissen ihnen gestellten Anforderungen die Grundbedingung einerseits für die Oekonomie der Anlage und ihrer Manipulation, andererseits für die Fortentwickelung der ganzen Wesenheit des Eisenbahnsystems sei. Die Classificirung hat thatsächlich auf die Entwickelung des Localbahnwesens keinen Einfluss genommen. Wie immer die Eisenbahnen dieser Kategorie in den verschiedenen Staaten bezeichnet werden, ob Secundär-, Local-, Vicinal-, Neben-, Zweigbahnen oder Bahnen untergeordneter Bedeutung, die Praxis hat gezeigt, dass der weite Begriff von Bahnen secundärer Natur des Einflusses der Gesetzgebung in dieser Richtung nicht bedarf, und man hat sich, speciell in Oesterreich, gewöhnt, in diese Kategorie sowohl solche Bahnen einzureihen, die trotz ihres localen Charakters sich in Ausrüstung und Betrieb den Vollbahnen nähern, wie auch solche, die sich auf den Dampfbetrieb einfacher Art auf öffent-

Digitized by Google

lichen Strassen beschränken. So wenig zweckmässig nun eine Schematisirung des Localbahnwesens erscheint, so hat sich doch der Einfluss der Gesetzgebung auf die Entwickelung der Localbahnen in der Richtung als unentbehrlich erwiesen, dass die aus dem Verwaltungsrecht der Eisenbahnen entspringenden Rechte und Verpflichtungen für den Bau und Betrieb von Localbahnen in grundsätzlicher Weise geregelt werden. Dies war schon von dem Gesichtspunkte aus nothwendig, dass die beschränkten Verkehrszwecke, welchen die Localbahnen dienen sollen, reiche Verkehrserträgnisse des verwendeten Anlagecapitals in der Regel erst nach einigen Jahren erwarten lassen und diese Bahnen daher auf gewisse besondere Begünstigungen angewiesen sind, auf welche sie auch vermöge des öffentlichen Interesses einen vollen Anspruch haben. Die Zuwendung solcher staatlicher Begünstigungen für das Zustandekommen von Localbahnen war auch deshalb nicht zu umgehen, weil der Gemeinsinn in Betreff jener Art von Bahnen, deren Nutzeffect sich nicht unmittelbar in Münze und barer Rente ausprägt, noch nirgends genug ausgebildet ist, um ohne finanziellen und intellectuellen Beistand „von oben her" eine rasche Entwickelung der Localbahnen möglich erscheinen zu lassen.[1]

Und wir sehen auch, dass sich kein Staat — wenn man von England absieht, wo man die finanzielle Mitwirkung des Staates an dem Bau von Eisenbahnen überhaupt nicht kennt — der Nothwendigkeit entziehen konnte, in dieser Richtung fördernd auf die Entwickelung des Localbahnwesens einzuwirken, um auf diese Weise einerseits die Voraussetzungen für eine gedeihliche Thätigkeit der Privatspeculation zu schaffen, andererseits dem Zusammenwirken der Interessenten die Möglichkeit zu bieten, wirklich vorhandene Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen.

Frühzeitig ist der Einfluss des Staates auf die Entwickelung des Localbahnwesens in Frankreich zur Geltung gelangt, wo die ersten Versuche mit der Anlage von Bahnen dieser Kategorie gegen Ende der Fünfziger-Jahre in den elsässi-

[1] Siehe „Der staatliche Einfluss auf die Entwickelung der Eisenbahnen minderer Ordnung" von M. M. v. Weber, Wien 1879.

Digitized by Google

schen Departements gemacht worden sind. Es gelang, hier mehrere Linien mit einem Kostenaufwand von 96.000 bis 125.000 Francs pro Kilometer herzustellen, und zwar wurde der Grunderwerb, der Unter- und Hochbau von den Departements und Gemeinden, der Oberbau und die Anschaffung des rollenden Materials von der Ostbahngesellschaft übernommen, während der Staat eine Subvention bewilligte. Die Gesammtkosten vertheilten sich dergestalt, dass von den Departements (durch Anlehen oder Steuererträge, oder Vorwegnahme aus den Special-Wege-Centimes) 1,974.557, von den Gemeinden 2,015.423 beigetragen und vom Staat eine Subvention von 1,690.000 Francs gezahlt wurde; den Rest des Kostenaufwands im Betrage von 4,877.000 Francs übernahm die Ostbahn-Gesellschaft. Eines besonderen Acts der Gesetzgebung bedurfte es nicht, da die bezüglichen Operationen der Departementsverwaltungen sich auf der Basis des Gesetzes über Vicinalwege bewegten. Diese so günstigen Ergebnisse zogen die Aufmerksamkeit weiterer Kreise, wie auch der Regierung auf sich; eine von letzterer im Jahre 1861 zur Prüfung der Angelegenheit niedergesetzte Commission empfahl dringend, sowohl der Verwaltung in Bezug auf die Autorisirung von Localbahnen, als den Concessionären in Bezug auf deren Bau- und Betriebsart den möglichst weitesten Spielraum zu lassen und diesen Bahnen alle mit der Rücksicht auf die obwaltenden Verhältnisse vereinbarten Erleichterungen betreffs der Spurbreite, des Gewichts der Schienen, der Art des rollenden Materials, der Bauart der Rampen und Radien der Curven zu gewähren, namentlich auch, wo irgend angänglich, von der Anbringung von Einfriedigungen abzustehen und die grösste Vereinfachung der Stationsgebäude zu gestatten; nur darauf wurde Werth gelegt, dass innerhalb jeder Gruppe möglichst dieselbe Spurbreite beibehalten werde, damit sie durch dasselbe rollende Material bedient werden könnte.[1]

Dieselbe Auffassung gelangte in dem Gesetz vom 12. Juli 1865: „Loi relative aux chemins de fer d'interêt local"

[1] Siehe Boulan, „Les chemins de fer d'interêt local", enthalten in der „Revue génerale d'administration", 1879.

Digitized by Google

zum Ausdruck. Durch dieses Gesetz, welches zum erstenmale das Zustandekommen von Localbahnen in grundsätzlicher Weise regelte, wurde der Bau von Localbahnen in die Hände der Departements und Gemeinden gelegt. Zu diesem Zwecke wurde denselben gestattet, jene Hilfsmittel zu verwenden, welche durch das Gesetz vom 21. Mai 1836 zur Herstellung des Vicinalstrassen-Systems vermittelst Zuschläge zu den directen Steuern geschaffen worden sind. Die finanzielle Betheiligung des Staates, welche jährlich 6 Millionen Francs nicht übersteigen durfte, wurde im Allgemeinen auf ein Drittel des Betrages festgesetzt, der den Departements, Gemeinden und anderen Interessenten dabei zur Last fällt. Die Vermehrung des Betrages bis auf die Hälfte sollte in den ärmeren Departements statthaft sein, in denen der Ertrag des Zuschlag-Centimes zu den vier directen Steuern sich nicht höher als auf 20.000 Francs erhob, während in denjenigen wohlhabenden Departements, in denen dieser Ertrag 40.000 Francs überstieg, die staatliche Beihilfe auf ein Viertel beschränkt werden konnte.

Der Erfolg dieses Gesetzes war jedoch nur ein geringer. Auf Grundlage desselben sind wohl 5581 Kilometer concessionirt worden, allein kaum 2700 zur Ausführung gelangt, und von diesen war der grösste Theil nothleidend geworden. Man hat den geringen Erfolg des Gesetzes vom 12. Juli 1865 vielfach dem Subventionirungsmodus zugeschrieben und die der Regierung zugewiesenen Mittel als unzulänglich bezeichnet. Von grösserem Einflusse auf den Misserfolg des Gesetzes dürften aber die ganz unwesentlichen Zugeständnisse technischer Natur gewesen sein, welche für die Anlage und Ausrüstung der Localbahnen eingeräumt worden sind. Das Gesetz stellte nämlich den Bau von Localbahnen unter dieselben Normen wie den der Hauptbahnen und beschränkte sich darauf, die Präfecten zu ermächtigen, die Weglassung der Einzäunung und der Barrièren an wenig frequenten Wegübergängen zu gestatten. Erst später wurden einige weitere Zugeständnisse, betreffend Curvenradien, Steigungen, Kronenbreite etc., im Verwaltungswege ertheilt. So kam es, dass der Kilometer sich durchschnittlich auf 141.358 Francs stellte, während bei entsprechender Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse leicht

Digitized by Google

mit der Hälfte dieses Betrages das Auslangen hätte gefunden werden können. Das geringere Entgegenkommen, das die Regierung gegenüber den Concessionären an den Tag legte, wurde durch den mächtigen Einfluss der französischen Privat-Eisenbahnen bestimmt, welche in dem Entstehen der Localbahnen Concurrenz-Unternehmungen erblickten, zu welcher Annahme sie allerdings Grund hatten, da aus dem Bau grösserer, allmählich zusammenschliessender Localbahnnetze unverkennbar die Absicht zu Tage trat, Concurrenz-Unternehmungen der Hauptbahnen zu gründen. Insoweit solche Projecte, wie die Philippart'schen, theilweise realisirt wurden, war das Bestreben der grossen Privatgesellschaften dahin gerichtet, dieselben durch Aufnahme der Concurrenz unschädlich zu machen. Die Localbahn-Unternehmungen konnten ihre Selbstständigkeit bald nicht aufrecht erhalten und mussten vom Staate übernommen werden.

War aber von den grossen Eisenbahn-Gesellschaften eine Initiative zur Wiederbelebung des Eisenbahnbaues nicht zu erwarten, so blieb der Regierung nichts übrig, als selbst einzugreifen, um das Verlangen der Bevölkerung nach Vermehrung der Verkehrsstrassen zu befriedigen. In einer Decembernacht des Jahres 1877 fanden sich die eben von Mac-Mahon zur Regierung berufenen Freycinet und Léon Say zusammen, um in Gemeinschaft mit Gambetta, der damals Vorsitzender der Budget-Commission des Abgeordnetenhauses, also Inhaber eines der einflussreichsten Posten im Parlamente war, jenes kühne Project zu entwerfen, durch dessen Ausführung das französische Eisenbahnnetz in einer nie geahnten Ausdehnung erweitert werden sollte. Nach diesem Projecte wären innerhalb der nächsten zehn Jahre nicht weniger als 16.000 Kilometer Hauptbahnen zu bauen gewesen, wodurch das französische Eisenbahnnetz von 21.000 auf 37.000 Kilometer gebracht worden wäre. Gleichzeitig sollte der Bau von Localbahnen einen neuen Aufschwung nehmen und das Netz derselben von 3000 auf vielleicht 40.000 Kilometer erweitert werden. Für den Bau der Bahnen wurde eine Summe von 3 Milliarden in Aussicht genommen. Stimmte Léon Say mit Freycinet darin überein, dass den Klagen der Bevölkerung nur durch eine ansehnliche

Digitized by Google

Erweiterung der Verkehrsstrassen abgeholfen werden könne, so hatte dieser geniale Finanzmann zugleich eingesehen, dass die finanziellen Mittel der Republik für die Entwickelung einer so ausgedehnten Eisenbahnbauthätigkeit nicht ausreichen würden und der Umstand, dass die meisten der in das Eisenbahnprogramm aufgenommenen Linien innerhalb des Netzes der grossen Gesellschaften gelegen waren, dem staatlichen Einfluss hinderlich im Wege stehen werde. Die Verstaatlichung der Gesellschaften wäre also eine der Voraussetzungen für die Durchführung des Programms gewesen, durch welche wohl das letzterwähnte Hinderniss beseitigt worden, der Staat jedoch noch immer nicht in den Besitz der nothwendigen finanziellen Mittel gelangt wäre. Diese Erwägungen haben der von Léon Say propagirten Idee: durch eine Revision der mit den sechs grossen Gesellschaften bestehenden Verträge diese zum Bau von neuen Bahnen heranzuziehen, zum Siege verholfen, und es kann nicht geleugnet werden, dass der Eisenbahnbau in Frankreich auf diese Weise, wie wir schon an anderer Stelle nachzuweisen versucht haben,[1] jedenfalls in wirksamerer Weise sichergestellt worden ist, als dies der Fall gewesen wäre, wenn man die Bauthätigkeit in die Hände des Staates gelegt hätte. Durch den im Jahre 1882 erfolgten Abschluss der Conventionen ist ein Localbahnnetz von 8774 Kilometer sichergestellt worden, wodurch sich das Netz der sechs Gesellschaften, mit Hinzuziehung der an dieselben abgetretenen Staatsbahnlinien, von 27.443 auf 38.933 Kilometer erweiterte. Es hatten zum Bau übernommen: Die Mittelmeerbahn 2000, die Nordbahn 412, die Südbahn 1178, die Ostbahn 1031, die Orléansbahn 2441 und die Westbahn 1712 Kilometer.

Die neuen Linien sind von den Bahnen auf Rechnung des Staates zu bauen. Die Gesellschaften haben sich verpflichtet, zu den Herstellungskosten 25.000 Francs für den Kilometer beizutragen und liefern ausserdem das Betriebsmaterial und die Ausrüstungsgegenstände, eine Leistung,

[1] „Münchn. Allg. Zeitung" vom 8. März 1885: „Die französischen Eisenbahn-Conventionen, und das Uebereinkommen mit der Ferdinands-Nordbahn."

Digitized by Google

deren Werth gleichfalls auf 25.000 Francs für den Kilometer veranschlagt wird. Die übrigen Herstellungskosten werden von den Gesellschaften dem Staate vorgestreckt, welcher dieselben nebst Zinsen und Amortisation innerhalb der nächsten 74 Jahre, d. i. bis zum Eintritte des Heimfallsrechtes, in festen Jahresbeträgen zu erstatten hat. Diejenigen Gesellschaften, welche dem Staate aus den Verträgen vom Jahre 1857 und 1859 noch Zinsgarantiezuschüsse schulden — und in diesem Falle befanden sich fast alle —, rechnen diese Schuld gegen die Bauvorschüsse auf und tilgen dieselbe auf diese Weise. Die finanziellen Leistungen der Gesellschaften wurden insgesammt mit 1·1 Milliarden Francs festgestellt, wovon die Hälfte auf Grund der Rückzahlung der Zinsgarantie-Vorschüsse zu beschaffen ist. Gleichzeitig wurden den sechs Gesellschaften, deren alte und neue Linien ein einheitliches Netz zu bilden hatten, Minimaldividenden garantirt; überdies wurde ihnen gestattet, dass aus dem Reinerträgnisse des Gesammtnetzes die Zinsen und Tilgungsbeträge für die zu emittirenden Prioritäten entnommen werden dürfen. Wird aber die Minimal-Dividende überschritten, so soll der Ueberschuss nach dem Verhältniss von zwei Drittel und ein Drittel zwischen Staat und den Actionären getheilt werden.

Allein durch die Heranziehung der sechs grossen Eisenbahn-Gesellschaften zum Bau neuer Linien ist der Staat erst in die Lage versetzt worden, auch seinerseits eine nützliche Thätigkeit für die vollständige Ausbildung des Eisenbahnnetzes zu entfalten, in welcher Richtung ihm das Gesetz vom 11. Juni 1880 mit dem Bedingnissheft (Cahier des charges), sowie die öffentliche Verwaltungsordnung (Règlement d'administration publique) vom 20. März 1882 die Möglichkeit bieten, unter Mitwirkung des Privatcapitals alle jene Localbahnen zur Ausführung zu bringen, welche nicht den grossen Gesellschaften überwiesen wurden.[1] Für den Bau der auf Grund dieses Gesetzes zu concessionirenden Localbahn leistet die französische Republik keine Unterstützung; sie gewährt aber in dem Falle, als die Betriebseinnahmen nicht hinreichen, die Betriebskosten

[1] Das Gesetz vom 11. Juni 1880 erstreckt sich sowohl auf Localbahnen, als auf Tramways.

Digitized by Google

zu decken und das Anlagecapital mit 5 Procent zu verzinsen, eine Subvention, welche sich aus einem fixen und variablen Theil zusammensetzt. Der erstere beträgt für Localbahnen und Dampftramways — für letztere nur insoweit sie für den Frachtenverkehr eingerichtet sind — 500 Francs pro Kilometer; der zweite ist gleich dem Vierttheile jener Summe, welche nöthig ist, um die jährlichen Brutto-Einnahmen — abzüglich Steuern — auf 10.000, respective 8000 Francs, was von normal- oder schmalspuriger Anlage abhängt, und auf 6000 Francs für Dampftramways zu bringen. Der Subventionirungsbetrag soll 10.500, respective 8500 oder 6500 Francs nicht überschreiten. Dabei wird die Bedingung gestellt, dass die concessionirende Gemeinde oder Departement eine gleich hohe Subventionssumme gewähre; auch darf der Gesammtbetrag, welchen der Staat jährlich in demselben Departement an Localbahnen oder Dampftramways bezahlt, 400 000 Francs nicht übersteigen. Die Rückerstattung der geleisteten jährlichen Unterstützungen hat zu erfolgen, sobald der Reinertrag der subventionirten Bahn eine 6procentige Verzinsung der gesammten Baukosten gestattet. Der Reinertrag ist in diesem Falle zwischen Staat und Departement, respective zwischen jenem und allen übrigen Interessenten im Verhältniss ihrer geleisteten Beiträge bis zur vollständigen Deckung der Subventionen ohne Rücksicht auf Verzinsung zu theilen.[1]

---

[1] Soll eine Localbahn gebaut werden, so obliegt es zuerst dem Präfecten, Vorerhebungen, womöglich im Wege einer öffentlichen Vernehmung, zu pflegen. Liegen die Resultate derselben vor, so verlautbart der Generalrath des Departements durch einen Erlass die näheren Bestimmungen, wie Wegerichtung, Art der Baubedingungen, Betriebsverfügungen im Anschlusse an das Normal-Bedingnissheft (Cahier des charges type). Wenn aber eine Localbahn nur auf dem Grunde einer Gemeinde errichtet werden soll, so übt der Gemeinderath seinerseits ohne vorherige Genehmigung des Präfecten die Functionen des Generalraths (wie dieser bei einer Departementalbahn) aus.

Solche durch den General-, respective Gemeinderath zu Stande gegekommene Localbahnprojecte werden dann durch den Generalrath des Brücken- und Hochstrassenwesens (Conseil général des ponts et chaussées) und durch den Staatsrath (Conseil d'état) geprüft. Daraufhin erfolgt durch

Digitized by Google

In finanzieller Hinsicht trifft das Gesetz folgende Bestimmungen: „Jede Obligationenausgabe muss von dem Minister für öffentliche Arbeiten nach dem Gutachten des Finanzministers genehmigt werden. Die Summe der Obligationen darf das Actiencapital nicht übersteigen, welches mit der Hälfte des ganzen für den Ausbau und die Inbetriebsetzung der Bahn nothwendigen Betrags festgesetzt wird. Dieses Actiencapital ist baar einzuzahlen. Die Genehmigung zur Ausgabe von Obligationen kann ertheilt werden, sobald 80 Procent des Actiencapitals eingezahlt, deponirt oder zum Ankauf von Grund und Boden verwendet worden sind; oder sobald das gesammte Capital erlegt und die Hälfte desselben im angedeuteten Sinne verwendet wurde. Die aus solchen anticipirten Einzahlungen sich ergebenden Fonds werden in

---

ein Gesetz die Gemeinnützigkeits-Erklärung und die Ermächtigung zur Ausführung. Auf Grund der Bauermächtigung legt der Präfect das Project dem General-, respective Gemeinderath vor, der definitiv entscheidet. Indessen kann binnen zwei Monaten nach dem Beschluss der Präfect nach Anhörung des Generalrathes für Brücken- und Hochstrassenwesen den Minister der öffentlichen Arbeiten auffordern, eine nochmalige Berathung des Projectes durch den Generalrath des Departements vornehmen zu lassen. Geht die Linie über mehrere Departements, deren Generalräthe uneinig sind, so entscheidet der Minister.

Wird eine öffentliche Strasse als Bahnstrasse benützt — für Tramways ist auch die freie Benützung der Departementsstrassen sowie der Gemeindestrassen gestattet —, so wird darüber eine öffentliche Vernehmung abgehalten. Die einzelnen Bauausführungen müssen vom Präfecten nach Gutachten der Chef-Ingenieure genehmigt werden. Der Hauptinhalt der Concessionsurkunde setzt vorerst die Péage-Rechte und die Transportpreise während der Concessionsdauer fest. Die innerhalb der Maximalgrenzen des Bedingnissheftes eingehobenen Taxen werden bei Verbandstarifen (tarifs communs) und, wenn die Bahn sich über mehrere Departements erstreckt, überhaupt vom Minister der öffentlichen Arbeiten, sonst vom Präfecten genehmigt. Die Tramways sind von den Steuern auf die Wagen und Betriebszugthiere ebenso befreit, wie von sämmtlichen nicht bereits durch den Concessionsvertrag bestimmten Abgaben an die Departements und Gemeinden.

Die zur Concession ermächtigte Behörde kann immer zugleich beschliessen: über den Anschluss anderer Bahnen, über die Verpflichtung,

Digitized by Google

der staatlichen „Casse des dépôts et consignations" deponirt und dürfen nur über ausdrückliche Genehmigung des Ministers „für öffentliche Arbeiten" behoben werden, so dass eine Verwendung derselben für Zwecke, welche mit ihrer eigentlichen Bestimmung nichts zu thun haben, unmöglich wäre. Diese Grundsätze sind nicht anwendbar, falls die Concession einer Gesellschaft ertheilt wird, die bereits Eisenbahnen betreibt und einen Reinertrag erzielt, welcher zur Erfüllung aller aus der Actienausgabe sich ergebenden Verpflichtungen genügt.[1]

Durch die öffentliche Verwaltungsordnung vom 20. März 1882 (Règlement d'administration publique) wird auch die Rechnungslegung der Concessionäre in grundsätzlicher Weise geregelt.[2]

---

die Wagenunternehmungen gegen Zahlung einer durch das Bedingnissheft erlaubten Summe auf den concedirten Linien laufen zu lassen (péage), über den Concessionsrückkauf und die Auflassung eines Theils der Strecke.

Die im Bedingnisshefte enthaltenen Hauptpunkte sind: Rechte und Verpflichtungen des Concessionärs während der Concession, sowie nach ihrem Erlöschen, endlich die Massregeln, wenn im Falle der Unmöglichkeit, die Concessionsbedingungen zu erfüllen, der Concessionsverfall eintritt. Der Verfall der Concession kann indessen nur durch den Minister der öffentlichen Arbeiten ausgesprochen werden, unter Recursrecht an den Staatsrath (par voie contentieuse), Cession der Concession, Fusion der Unternehmung oder der Verwaltung, Wechsel des Concessionärs, Ersetzung des directen durch den übertragenen Betrieb. Tariferhöhungen über das Maximum bedürfen einer Verordnung des Staatsrathes auf Grund eines Gutachtens des General-, respective Gemeinderathes. Alle anderen Verfügungen können durch die beiden letzten Behörden selbstständig erfolgen.

[1] Siehe „Dictionnaire de l'Administration française par Maurice Block". Paris 1885.

[2] Hiernach gilt als Anlagecapital, Capital de premier établissement, die Gesammtheit folgender Ausgaben, die der Concessionär nachweist: 1. Für die allgemeinen Baukosten; 2. für den Ankauf des fixen und Betriebsmaterials; 3. für die Vollendung der Linie nach der Inbetriebsetzung; 4. für die Fundirung des Actiencapitals; 5. für die Obligationenausgabe; und 6. die Bau-Intercalarzinsen von der Concession bis zur Vollendung. Die letzten drei Punkte werden aber nur bei ausdrücklicher vertragsmässiger Bestimmung in Rechnung gezogen.

Digitized by Google

Nach dem Gesetz vom 11. Juni 1880 steht die Concessionsertheilung für eine Localbahn dem Minister zu, sofern dieselbe mehrere Departements durchzieht; sie wird durch den Generalrath gegeben, wenn nur ein Departement in Frage kommt; geht die Bahn über das Territorium einer Gemeinde

---

Vier Monate nach der Betriebseröffnung von subventionirten Localbahnen oder Tramways erhält der Präfect die Kostenberechnung des Anlagecapitals (du premier établissement) und bis zum 31. März jeden Jahres die Kostenberechnung des weiteren Ausbaues (du parachèvement) nach der Betriebseröffnung. Es werden daher spätere Ausbauten nach derselben noch zum Anlagecapital gerechnet, indessen nur durch die vier darauffolgenden Jahre. Bis zum 31. März jeden Jahres legt ebenso der Concessionär dem Präfecten Rechnung über alle Brutto-Betriebseinnahmen und Bahnerhaltungs- und Betriebsausgaben, wenn dafür im Concessionsacte nicht eine Durchschnittssumme festgesetzt ist.

Die zum Nachweise nöthigen beizubringenden Belege bestimmt der Minister der öffentlichen Arbeiten, der nun eine eigene Commission zur Prüfung einsetzt; diese besteht aus dem Präfecten oder seinem Generalsecretär als Präses, einem Mitglied des General-, beziehungsweise Gemeinderaths, einem Ingénieur des ponts et chaussées und einem Mitglied der Finanzverwaltung. Sie erstattet Bericht an den Minister der öffentlichen Arbeiten und theilt diesen Bericht dem Finanzminister mit.

Darauf stellt der Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlass die Höhe der Anlagesumme fest. Ebenso wird die jährlich nothwendige Subventionssumme bestimmt. Entstehen daraus Streitigkeiten zwischen Staat, Departement, Gemeinde und dem Concessionär, so entscheidet nach Vorlage aller Acten eine vom Minister der öffentlichen Arbeiten eingesetzte aus sieben Mitgliedern bestehende Commission supérieure, deren Präses ein Staatsrath und in der drei Mitglieder vom Finanzminister ernannt sind. Sie erstattet Bericht an den Minister der öffentlichen Arbeiten und entscheidet nach Gutachten des Finanzministers. Doch kann auch die Berufung an den Staatsrath (par voie contentieuse) stattfinden.

Auf Grund der vorgelegten Rechnungen kann der Concessionär auch einen Vorschuss auf seine Subvention verlangen. Im Falle der letztere aber zu hoch befunden wird, muss er sofort mit 4 Procent Verzugszinsen zurückgezahlt werden. Die Verrechnung (Comptabilité) mit einem jeden Concessionär wird der Finanz-Generalinspection vorgelegt.

Gehen die Subventionen von Departements oder Gemeinden aus, so wird derselbe Vorgang beobachtet, nur dass dann der Präfect die Functionen des Ministers der öffentlichen Arbeiten übernimmt.

Digitized by Google

nicht hinaus, so ertheilt der Municipalrath die Concession. Eine Dampftramway, welche ganz oder theilweise auf der Reichsstrasse angelegt wird, concessionirt der Staat; dient ein Departementsweg, eine Strasse von allgemeinem Interesse, von grossem Verkehr als Bahnkörper der Tramway, oder läuft diese auf Wegen verschiedener Gemeinden, dann ertheilt der Generalrath die Concession. Dem Municipalrath einer Gemeinde steht dieses Recht nur in jenen Fällen zu, wo die Strassenbahn das Territorium derselben nicht verlässt und einen gewöhnlichen Vicinal- oder Feldweg benützt. In jedem Falle aber hat sich der Staat durch die erforderliche Prüfung jedes Projectes von Seite des Generalraths für Brücken und Strassen und von Seite des Staatsraths einen gewissen Einfluss auf dieselben gewahrt.

Bezüglich des Rückkaufs der Concession durch das Departement oder die Commune verordnet das Gesetz: Vor Ablauf von 15 Jahren erfolgt der Rückkauf für den von einer Commission normirten Preis, welcher vom Minister für öffentliche Arbeiten und den Concessionären eingesetzt wird. Nach Ablauf von 15 Jahren wird die Entschädigungssumme, abgesehen von Locomotiven, rollendem Material etc., dergestalt geregelt, dass der Durchschnitt der letzten sieben Jahre nach Ausschluss der zwei ungünstigsten angenommen wird, der in keinem Falle aber geringer sein darf als der Nettoertrag des letzten Betriebsjahrs vor Rückkauf der Concession. Die Bahnen localer Interessenten fallen an die Ertheiler ihrer Concession zurück, doch steht zu jeder Zeit dem Staate das Recht zu, jede Localbahn als Staatseigenthum zu erklären, sobald sie allgemeines Interesse gewinnt, in welchem Falle die Entschädigung an den Concessionär von einer aus neun Mitgliedern bestehenden Commission bestimmt wird, welche vom Minister für öffentliche Arbeiten und dem Concessionär gewählt wird.

Es ergiebt sich aus dieser Darstellung, auf welch breiter Grundlage das Localeisenbahnwesen in Frankreich beruht, und man kann sagen, dass hier bereits Alles seitens des Staates geschehen ist, um den Bau eines ausgedehnten Localbahnnetzes sicherzustellen, sei es auch um den Preis, dass die neuen Eisenbahnverträge dem Staat auf lange Zeit hinaus die

Digitized by Google

Verstaatlichung der grossen Privatbahnen unmöglich machen. Als charakteristisches Merkmal der französischen Localbahngesetzgebung muss die weitgehende Competenz des Präfecten und des Generalraths der Departements hervorgehoben werden, während in Oesterreich die Concessionirung der Localbahnen ausschliesslich in der Hand des Ministeriums liegt. Dieser der französischen Gesetzgebung eigenthümliche Zug findet in der ganz verschiedenen Stellung, welche die Selbstverwaltungskörper hier und dort einnehmen, seine Begründung. Man ist gewohnt, in Frankreich die Vertreter derselben eher als Organe der Centralregierung anzusehen und hat sie deshalb mit einer so weitgehenden Competenz ausgestattet.

In einer ähnlichen Lage wie Frankreich befand sich Italien, welches durch die in den Jahren 1879, 1881 und 1882 beschlossenen Gesetze genöthigt war, nahezu 6000 Kilometer neuer Linien, zumeist secundären Charakters, zu bauen, deren Ausführung sich jedoch finanzielle Schwierigkeiten entgegenstellten. Wie sollte auch die Regierung neue Linien bauen in einem Augenblicke, wo man sich mit dem Plane beschäftigte, die Staatsbahnlinien zu verpachten, um auf diesem Wege die Mittel zu gewinnen, die auf der alten Linie unaufschiebbar gewordenen Reconstructionsarbeiten durchführen zu können! Da entwarf Genala, als derselbe in der Eigenschaft eines Ministers für öffentliche Arbeiten in das Cabinet Depretis eintrat, ein Programm, durch welches die zu Tage liegenden Calamitäten behoben werden sollten, indem dasselbe, abweichend von dem schon früher der Kammer vorgelegten Gesetzentwurf, betreffend die Verpachtung der Staatsbahnen, nicht nur die Betriebsorganisation der älteren Linien regelte, sondern auch den Bau und Betrieb der neuen Linien sicherstellte. Durch die Annahme der von Genala vereinbarten Conventionen mit den drei Betriebsgesellschaften ist Italien in die Lage versetzt worden, zur Fortführung der Bauten nach und nach fast $1^1/_2$ Milliarden Lire in Anspruch zu nehmen, auf welchen Betrag die durch Specialgesetze seit dem Jahre 1879 festgestellten Eisenbahnbauten beziffert wurden.

Der erste Schritt zum Bau von Localbahnen war in Italien schon durch das Gesetz vom 29. Juli 1879 über den

Digitized by Google

Bau neuer Bahnen (ferrovie complimentari e secundare) geschehen. Durch dieses Gesetz wurde die Regierung verpflichtet, bis zum Jahre 1900 mit einem Gesammtaufwande von 1260 Millionen Lire, wozu noch ein Beitrag der beim Baue der einzelnen Linien interessirten Provinzen von 169 Millionen Lire hätte treten sollen, neue Eisenbahnen zu bauen. Unter diesen befanden sich neben 1153 Kilometer Hauptbahnen und 1267 Kilometer interprovinzialen auch 2069 Kilometer von grösserem, allgemeinem Interesse und 1530 Kilometer von rein localem Interesse. Zu diesem Zwecke wurden die projectirten Bahnen (ferrovie complimentari) in drei Kategorien getheilt: 1. Bahnen I. Classe (eigentliche Staatsbahnen), an welchen der Staat so viel Interesse hat, dass sie auf seine Rechnung gebaut werden; 2. Bahnen II. Classe, an denen die von ihnen durchzogenen Provinzen ein mit 10 Procent berechnetes Mehrinteresse haben, mit dem sich die Provinzen neben dem Staate betheiligen sollten; und 3. Bahnen III. Classe, welche noch mehr den Charakter von Localbahnen besitzen und an denen sich Provinzen und Gemeinden mit 20 Procent, und zwar Gemeinden mit wenigstens zwei Drittel betheiligen. Nach Massgabe des Interesses der Gemeinden sollten sich die Provinzen mit einem Drittel schadlos halten. Zum Bau der vorhin erwähnten Bahnen wurden die interessirten Provinzen zwangsweise herangezogen, und zwar nach dem Grade des Interesses des Landes, das die Bahn durchzieht. Die Betheiligung der Provinzen und Gemeinden an den „ferrovie secundare" wurde an die Bedingung geknüpft, dass diese ein Viertel der Baukosten bis zu den ersten 80.000 Lire pro Kilometer, drei Zehntel für die folgenden, 70.000 Lire und ein Zehntel für den Rest nicht übersteigen dürfe. Der Werth von Grund und Boden, welchen Provinzen und Gemeinden umsonst zur Erbauung der Bahnen abzutreten hatten, wurde in die Quote eingerechnet. Nach 30 Jahren kann die Regierung den Provinzen und Gemeinden das Capital zurückzahlen. [1]

[1] Die Errichtung einer eigenen Eisenbahncasse wurde zu dem Zwecke beschlossen, um dem Staate, den Provinzen, Gemeinden und ihren Syndicaten die Mittel an die Hand zu geben, den ihnen durch das Gesetz auferlegten Verpflichtungen nachzukommen. Es wurde der Eisen-

Digitized by Google

In den Jahren 1881 und 1882 wurde das im Gesetze vom 29. Juli 1879 aufgestellte Eisenbahnprogramm theilweise abgeändert und noch erweitert. Die durch das Gesetz vom 29. Juli 1879 herbeigeführte Belastung der Interessenten erwies sich jedoch als drückend und war durchaus nicht geeignet, die Entwickelung des Eisenbahnbaues zu fördern. Durch den Abschluss der Betriebs-Conventionen, welche am 1. Juli 1885 in Wirksamkeit getreten sind, werden nun die Verpflichtungen der Interessenten wesentlich eingeschränkt; denn den Provinzen und Gemeinden wurden 75 Procent des ihnen gesetzlich zur Last fallenden Beitrages zum Bau der sie direct berührenden neuen Bahnlinien erlassen.

In die Conventionen wurde die Verpflichtung der Betriebsgesellschaften zum Bau neuer Linien unter folgenden Bedingungen aufgenommen: Die Gesellschaften verpflichten sich, auf Wunsch der Regierung und zu den durch ein besonderes Reglement festgesetzten Bedingungen die Ergänzungslinien zu bauen, welche in den Gesetzen vom Jahre 1879, 1881 und 1882 bestimmt sind, ebenso wie die künftig noch im Verkehrsgebiet der Gesellschaften zu bestimmenden. Für die Beschaffung des Baucapitals muss die Gesellschaft, sofern die Regierung es verlangt, dreiprocentige Obligationen von je 500 Lire creiren, die in 90 Jahren tilgbar sind und deren Verzinsung und Amortisation von der Regierung derartig garantirt wird,[1] dass die Gesellschaft zwar während der Vertragsdauer den Dienst für diese Obligationen übernimmt, indess die hiefür nöthigen Fonds vom italienischen Staate überwiesen erhält. Den Betrieb der neuen Linien muss die Gesellschaft unter der Bedingung übernehmen, dass sie 3000 Lire pro Kilometer ersetzt und ferner

---

bahncasse die Ermächtigung eingeräumt, fünfprocentige garantirte Antheilscheine jährlich bis zur Höhe von 60 Millionen Lire auszugeben. Die Gemeinden sollten die Casse nur in der Höhe von einem Fünftel der staatlichen Grund- und Gebäudesteuer in Anspruch nehmen.

[1] Die Gesellschaften müssen auch für denjenigen Theil des Baucapitals Obligationen ausgeben, welchen die betheiligten Provinzen und Communen aufzubringen haben. Dieser Beitrag ist als „Fonds perdu" anzusehen, und in diesem Falle participiren Provinzen und Gemeinden nicht am Reingewinn.

Digitized by Google

die Hälfte des Bruttogewinnes als Vergütung für die Betriebskosten leistet. Erreichen die Einnahmen den Betrag von 15.000 Lire pro Kilometer, so werden die betreffenden Linien dem Stammnetz zugerechnet und wie dieses behandelt. Die Verpflichtung der Gesellschaft reicht nur bis zu einem gewissen Betrage; so beträgt dieser beim Mittelmeernetz 50 Millionen, beim adriatischen Netz 40 Millionen Lire jährlich.

Die grosse Bedeutung, welche das System der Strassenbahnen (Dampftramways) in Italien gewonnen hat, ist für die Regierung ein Anlass gewesen, den gesetzgebenden Körpern einen Gesetzentwurf vorzulegen, welcher für die Concessionirung von Secundärbahnen und Strassenbahnen auf Landstrassen allgemein gesetzliche Normen feststellt. Das wesentlichste Zugeständniss, welches dabei im Vergleich zu dem heutigen Zustande solchen Anlagen gemacht wird, besteht darin, dass eine Concession von der massgebenden Instanz ertheilt werden kann, wenn auch nur die Genehmigung der Eigenthümer von zwei Drittel der zu benutzenden Strassenlänge vorliegt. Hiermit sind solche Concessionirungen von der Willkür und den Sonderinteressen einzelner Gemeinden unabhängig gemacht.[1] Die Gegenbedingungen sind dafür aber auch schwerwiegende. Die Concessionen für Strassenbahnen sollen nur auf 20 Jahre, für Secundärbahnen auf 50 Jahre ertheilt werden; nach dieser Zeit gehört die Schienenanlage ohne Entschädigung den bezüglichen Besitzern der Wege, ausserdem ist den Besitzern der Wege ein jährlicher Kanon (Grundzins) zu zahlen. Sodann sollen die Concessionen bestbietend ausgeboten werden, wobei entweder ein höherer Kanon oder niedrigere Tarife erzielt werden können. Auf Verlangen eines anschliessenden concessionirten Betriebs muss ferner der Mitbetrieb auf den Schienen gegen entsprechende Entschädigung gestattet werden. Was die Concession selbst betrifft, so wird zwischen Secundärbahnen und Strassenbahnen unterschieden. Als Kriterium ist nicht etwa die Maximalgeschwindigkeit angenommen, sondern der ganze Charakter des Betriebs, ob feste Stationen bestehen, unabänderliche Fahrpläne eingeführt

[1] Vergl. H. Claus: Die Secundärbahnfrage in Italien, enthalten im „Archiv für Eisenbahnwesen", Berlin 1883.

Digitized by Google

sind u. dergl. Für Secundärbahnen ist nur die Staatsconcession erforderlich, ebenso für Strassenbahnen auf Nationalstrassen. Für Strassenbahnen auf Provinzialstrassen ist der Provinzialrath die competente Behörde, für Bahnen auf Communalstrassen die Communalbehörde. Berührt aber die Bahn die mehreren Gemeinden oder Provinzen gehörigen Strassen, so fällt die Sache an die nächst höhere Concessionsinstanz, also Provinz oder Staat, nach Anhörung der interessirten unteren Verwaltungsglieder, ebenso wenn die Strasse in die Competenz verschiedener Concessionsinstanzen fällt. Wird der Betrieb mit Dampf beabsichtigt, so fällt in jedem Falle der Regierung die Genehmigung und Controle über die im öffentlichen Interesse erforderlichen Sicherheitsmassregeln zu.

Die Tendenz dieses Gesetzentwurfs hat im Parlament vielfache Anfechtungen erfahren. Insbesondere traten gewichtige Stimmen für eine Verlängerung der Concessionsdauer für Strassenbahnen auf 50 Jahre ein. Ferner befürchtete man, dass durch die Vergebung der Concession an den Bestbietenden, anstatt wie bisher an den Erstbietenden, nur wenige neue Bahnen zu Stande kommen werden, während von anderer Seite wieder der Wunsch ausgesprochen wurde, es mögen gesetzliche Vorkehrungen getroffen werden, welche verhindern, dass den Strassenbahnen Steuern oder sonstige Lasten auferlegt werden. Bis heute ist der Gesetzentwurf unerledigt geblieben und es erscheint in hohem Grade bemerkenswerth, dass der Mangel des gesetzlichen Einflusses den Aufschwung des Dampftramwaysystems in Italien, von welchem später noch ausführlicher die Rede sein wird, nicht hat hindern können.

In Belgien, wo bereits durch Gesetz vom 9. Juli 1875 die Seitenanlage des Bahnkörpers in derselben Ebene und unmittelbar neben der Landstrasse gestattet war, hat der Bau von Localbahnen durch die mit Gesetz vom 28. Mai 1884 erfolgte Gründung der „Société nationale des chemins de fer de vicineaux" einen kräftigen Impuls erhalten. Während Belgien noch zu Ende des Jahres 1882 im Ganzen 81 Kilometer Localbahnen besass,[1]

[1] Die erste Localbahn von Taviers-Embresin wurde am 15. October 1879 eröffnet.

Digitized by Google

hat die genannte Gesellschaft gleich nach ihrer Gründung den Bau von fast 1200 Kilometer in Angriff genommen und ist dieselbe berufen, das belgische Eisenbahnnetz, dessen Dichtigkeit keinen Raum für neue Hauptbahnen übrig lässt, mit einer möglichst grossen Anzahl von Localbahnen zu versehen.

Was der Entwickelung der Localbahnen in Belgien eine lange Zeit hindernd im Wege stand, war die im Anfang des Localbahnwesens vielfach verfochtene Ansicht, dass die Initiative zum Bau von Localbahnen den interessirten Gemeinden überlassen bleiben müsse. In Belgien, wo die Autonomie der Gemeinden weitergehend als in irgend einem anderen Lande ist, glaubte man daher Bedenken gegen eine etwaige Intervention des Staates geltend machen zu müssen, weil man hierdurch die Autonomie der Gemeinden zu verletzen meinte; und als die Subventionsfrage im Jahre 1877 in der belgischen Kammer zur Sprache gebracht wurde, entspann sich hierüber ein lebhafter Streit, bis man endlich zur Ueberzeugung kam, dass die Gemeinden, wenn sie selbstständig vorgehen sollten unübersteigbaren Hindernissen begegnen würden, und zwar nicht nur bei der Geldbeschaffung, sondern auch dadurch, dass sie nicht einmal das nöthige technische Personal für die Vorarbeiten besitzen. Und man sah endlich ein, dass die Einmischung des Staates nothwendig sei, um das Capital unter günstigeren Bedingungen zu verschaffen, und man hielt diese Einmischung für gerecht, weil das grosse öffentliche Interesse ihr Zweck ist. Die Gründung der „Société nationale" hat sich hier als die geeignetste Form erwiesen, um den Bau von Localbahnen auf eine rationelle Basis zu stellen, indem diese jede Absicht auf einen Unternehmergewinn ausschliesst und sich darauf beschränkt, bei Zusicherung eines entsprechend niedrigeren Zinsfusses diesen mit Staatsgarantie zu umgeben. Das Anlagecapital der „Société nationale" wird, je nach dem Fortschreiten der gesellschaftlichen Operationen, durch Ausgabe von auf den Inhaber lautenden Actien per 1000 Francs, welche Actien sich jedoch nur in den Händen des Staates, der Provinzen und Gemeinden befinden dürfen, gebildet. Diese Actien werden in ebensoviele einzelne Serien eingetheilt, als Linien concessionirt worden sind. Mit dem Bau von Localbahnen

Digitized by Google

wird erst vorgegangen, wenn die hierbei betheiligten Gemeinden eine zum Bau und zur Inbetriebsetzung derselben hinreichende Anzahl von Actien übernommen haben. Es bleibt indess sowohl der Regierung als den Provinzen unbenommen, an Stelle der Gemeinden einzutreten. Der Gesellschaft wird gestattet, Obligationen mit festem Zinsfuss bis zur Höhe der vom Staate den Provinzen und Gemeinden geschuldeten Annuitäten auszugeben. Für jede concessionirte Linie wird eine eigene Betriebsrechnung geführt auf Grund eines für die allgemeinen Verwaltungskosten festgesetzten Schlüssels. Ein bei irgend einer Linie sich ergebendes Deficit ist durch die Gesellschaft zu decken. Der Reinertrag einer jeden Linie wird als Dividende bis zur Höhe von 5 Procent des eingezahlten Capitals verwendet. Sollte der Reinertrag über 5 Procent hinausgehen, so wird der Rest zu einem Viertel an die Actien und drei Viertel an die Gesellschaft abgeführt, welch letztere die Ueberschüsse zur Bildung eines Reservefonds verwendet. Wird eine Linie verstaatlicht, so dient der Erwerbspreis zur Einlösung der für diese Linie emittirten Actien. Ein sich hierbei etwa ergebendes Plus wird in gleicher Weise wie der Reinertrag vertheilt. Zu erwähnen ist, dass der Generaldirector und der Vorsitzende des Verwaltungsraths durch den König ernannt werden.

Die Localbahnen werden der Gesellschaft seitens der Regierung concessionirt nach Anhörung der Gemeinderäthe und der ständigen Deputationen der Provinzialräthe. Die Concessionen werden auf die Dauer der Gesellschaft ertheilt. Die Regierung hat das Recht, die vorbehaltlich ihrer Genehmigung durch den Verwaltungsrath festzustellenden Tarife zu erhöhen und deren Herabsetzung zu verbieten. Keine Concession einer Vicinalbahn kann anderen Gesellschaften oder Privaten ertheilt werden, mit Ausnahme von Pferdebahnen, welche dem Gesetze vom 9. Juli 1875 unterliegen. In Bezug auf die Abnahme von Actien soll die Betheiligung des Staates nicht über die Hälfte des nominellen Capitals für jede Linie hinausgehen. Die Gesellschaft kann zu keinerlei Steuern durch die Provinzen oder Gemeinden herangezogen werden. Jede Concession kann auf Grund der in der Concessionsurkunde festzusetzenden Bedin-

Digitized by Google

gungen vom Staate zurückgekauft werden. Es wurde der Regierung auch ein Specialcredit von 2 Millionen Francs zur Verfügung gestellt, damit sie in der Lage sei, sich durch Uebernahme von Actien an der Bildung des Bau- und Betriebscapitals für die zu concessionirenden Linien, welche sämmtlich schmalspurig auszuführen sind, zu betheiligen.[1]

Durch die Gründung der „Société nationale des chemins de fer de vicineaux" hat der Bau von Localbahnen in Belgien eine grundsätzliche Lösung erfahren, indem derselbe dem Zusammenwirken von Staat, Provinzen und Gemeinden anheimgegeben ist und die Betheiligung des Privatcapitals durch Erwerbung von Obligationen von den Chancen des Betriebs unabhängig gemacht wurde, was dem gemeinnützigen Charakter des Localbahnwesens entspricht. Man würde versucht sein, diese Lösung als eine mustergiltige zu bezeichnen, wenn die finanziellen Verhältnisse der Provinzen und Gemeinden anderer Länder eine ähnliche Belastung wie in Belgien zulässig erscheinen liessen.

Unter den deutschen Staaten hat sich zuerst Bayern die Förderung des Baues von Localbahnen angelegen sein lassen.

Das Gesetz vom 29. April 1869, betreffend die Ausdehnung und Vervollständigung der bayerischen Staatsbahnen, dann Erbauung von Vicinalbahnen, weist die Ueberschüsse der Rente der Staatsbahnen zur Bildung eines „Vicinal-Eisenbahn-Baufonds" an, dessen Verwaltung der Eisenbahndotations-Casse überwiesen wird. Nach diesem Gesetze sollten Bahnverbin-

[1] Die Gesellschaft hat bereits eine Anleihe von 30 Millionen Francs emittirt und hiervon 20 Millionen Francs in 166.666 Obligationen in Brüssel und Paris am 14. Juli 1885 zur Subscription aufgelegt, und zwar zum Curs von 109·50 per Obligation à 120 Francs. Die Anleihe ist in 90 Jahren zu tilgen. Die Obligationen, Vicinallose genannt, haben drei Ziehungen in den ersten 24 Jahren, später jedoch nur zwei. Der Haupttreffer, der während der ersten acht Jahre 75.000 Francs beträgt, verringert sich in den folgenden acht Jahren auf 30.000 und für den Rest der Tilgungszeit auf 25.000 Francs. Diese Losgattung gilt beim belgischen Publicum als ein beliebtes Anlagepapier, und der aufgelegte Betrag wurde bei der letzten Subscription zwanzigfach überzeichnet.

Digitized by Google

dungen von localer Wichtigkeit, welche vom Staate oder durch Private hergestellt werden, nur unter der Voraussetzung Aussicht auf Unterstützung haben, dass für dieselben die Grunderwerbung und die Herstellung der Erdarbeiten ohne Inanspruchnahme des Staatsfonds gesichert ist. In diesem Fall sollte höchstens die Hälfte des Anlagecapitals bewilligt werden.[1] Allein in den Specialgesetzen wurde das Zugeständniss eingeräumt, dass auch die andere Hälfte der Eisenbahndotations-Casse entnommen werden könne. Die unzweckmässige Anlage, sowie die technische Behandlung des Localbahnwesens konnten der Entwickelung desselben hier nicht förderlich sein. Auf Grund des vorhin erwähnten Gesetzes wurden im Ganzen 167·3 Kilometer neue Linien gebaut, deren Gesammt-Bauaufwand bis zum Jahre 1884 auf 92394 Mark per Kilometer betrug, welche sich mit 1·7% verzinsten. Erst durch das Secundärbahngesetz vom 28. April 1882 wurde die Grundlage für eine rationelle Ausbildung des Localbahnnetzes geschaffen, welches jedoch den Schwerpunkt in die finanzielle Mitwirkung des Staates legte. Mit dem Gesetz vom 21. April 1884 wurde der Bau von 13 Localbahnen für Staatsrechnung beschlossen, deren Gesammtlänge mit circa 300 Kilometer projectirt ist. Die Baukosten wurden präliminirt mit 52.950 Mark pro Kilometer, der Beitrag der Interessenten für Grundeinlösung mit 4110 Mark pro Kilometer und die Verzinsung des staatlichen Baucapitals mit 2·7 Procent. In dem Gesetze wurde Rücksicht genommen auf die Benützung der bestehenden Strassen und ausgesprochen, dass mit der baulichen Ausführung erst dann vorzugehen ist, wenn der für den Bahnbau und dessen Zugehör nöthige Grund und Boden kosten- und lastenfrei dem Staate zum Eigenthum überwiesen sein wird. Die Localbahnen werden durchwegs normalspurig angelegt.

---

[1] Die Ueberlassung von Grund und Boden war eigentlich einem „Fonds perdu" gleich; denn es wurde in den Specialgesetzen ausgesprochen, dass erst dann, wenn die Roheinnahmen der Bahn das Dreifache der $4^1/_2$- oder 4procentigen Zinsen des vom Staat aufgewendeten Capitals betragen, aus dem Ueberschuss eine Verzinsung und Amortisation des für Grund- und Erdarbeit ausgegebenen Capitals bis 5 Procent gewährt werden kann.

Digitized by Google

Einen grossen Aufschwung hat das Localbahnwesen in Preussen genommen, wo der Staat, begünstigt durch den Zufluss der an die Staatsverwaltung übergegangenen reichlichen Fonds der Privatbahnen, den Bau von Localbahnen zunächst selbst in die Hand nehmen konnte.[1] Die Förderung des Localbahnbaues wurde jedoch sowohl auf den Bau von Localbahnen für Staatsrechnung mit Betheiligung der Interessenten, als auf die finanzielle Betheiligung des Staates an der Herstellung durch Dritte erstreckt. Es sind zu diesem Zwecke im Jahre 1879 Normal-Concessionsbedingungen, sowie -Grundzüge für die Gewährung staatlicher Beihilfen zum Bau von Localbahnen aufgestellt worden. Bei der Aufstellung der Grundzüge für die Gewährung staatlicher Beihilfen oder jener Normalien, welche, wie wir bemerken wollen, einen Anspruch der Localbahn-Interessenten an den Staat nicht begründen, ist man davon ausgegangen, dass, bevor die Gewährung einer staatlichen Beihilfe überhaupt in Frage kommen könne, zunächst von den Bahninteressenten selbst und insbesondere von den betheiligten Gemeinden, Kreisen oder Provinzen ausreichendes Interesse durch ein entsprechendes Opfer bethätigt wird. Dieses besteht in der Abtretung von Grund und Boden, ob nun der Staat selbst baut oder sich an dem Bau eines Dritten betheiligt. In letzterem Falle wird die Betheiligung des Staates auch an die Bedingung geknüpft, dass die übernommene Anzahl von Actien den vierten Theil des Capitals und die Summe von 15.000 Mark pro Kilometer nicht übersteigen und innerhalb dieser Grenze nur bis zum Belauf des Gesammtbetrages derjenigen Actienanzahl erfolgen kann, welche von Provinzen, Kreisen oder Communalverbänden gezeichnet worden ist. Die Unterstützung des Staates kann ferner auch in der pachtweisen Uebernahme des Betriebs bestehen, wenn die betreffende Localbahn an das Staatsbahnnetz anschliesst, normalspurig ist, und Provinzen, Kreise oder Gemeinden auf die Verzinsung ihres Antheiles, welcher mindestens ein Sechstel betragen muss, aus dem Pachtzinse über den Betrag von

[1] In Folge der Verstaatlichung fielen dem Staat 31·5 Millionen Mark zu, wozu noch 73·5 Millionen unverwendete Baucredite hinzukommen.

Digitized by Google

2 Procent ihres Antheiles hinaus so lange verzichten, als nicht den übrigen Betheiligten eine vierprocentige Verzinsung ihres Antheils aus dem Pachtzins zu Theil geworden ist.

Das preussische Localbahnnetz wurde auf Grund einer Reihe von Specialgesetzen sichergestellt, und zwar betragen bisher die Gesammtaufwendungen des Staates für die Anlage von 99 Linien in einer Länge von 3970 Kilometer 323·9 Millionen Mark. Seit dem Jahre 1880 wird dem preussischen Landtage mit einer gewissen Regelmässigkeit alljährlich ein Secundärbahn-Gesetzentwurf vorgelegt, durch welchen der Regierung die finanziellen Mittel bewilligt werden, damit dieselbe unter den bestehenden Normen den Bau neuer Secundärbahnen unterstützen könne. In diesen Specialgesetzen wird gleichzeitig die Betheiligung der Interessenten in allen Punkten festgestellt, jedoch wird bei der Bemessung der den Letzteren aufzuerlegenden Leistungen den bestehenden Grundsätzen entsprechend daran festgehalten, dass zum mindesten das erforderliche, nicht bereits im fiscalischen Besitz befindliche Terrain unentgeltlich hergegeben und das Recht zur Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege entschädigungslos eingeräumt wird. In berücksichtigenswerthen Fällen wird übrigens vom Staat auch ein Zuschuss zur Grunderwerbung bewilligt, während andererseits die Interessenten häufig verhalten werden, ausser der Aufbringung der Grunderwerbungskosten auch einen Zuschuss zu den eigentlichen Baukosten zu leisten.[1]

---

[1] Nachstehende Darstellung zeigt das Ausmass der den Interessenten im Secundärbahngesetz vom Jahre 1885 auferlegten Leistungen.

	Kilometer	Die von den Interessenten aufzubringenden Grunderwerbungskosten sind veranschlagt Mark	Baukosten per Kilometer excl. Grunderwerbungskosten und Betriebsmittel Mark	Baarzuschuss der Interessenten Mark
Oppeln-Namslau	60·5	178.000	56.200	—
Glatz-Rückers	19·1	101.000	82.700	—
Rogasen-Inowrazlaw	95·6	520.000	71.000	240.000
Dt. Crone-Callies	45·1	272.000	70.000	60.000
Löwenberg-Templin	32·9	120.000	64.300	—
Stralsund-Franzburg	40·7	298.000	61.600	160.000

Digitized by Google

Der Bau und Betrieb erscheinen durch die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen unter geordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 geregelt.

So zaghaft die Staatsverwaltungen anfangs in der Ergreifung von Massnahmen zur Förderung des Localbahnwesens vorgegangen sind, was in der lange andauernden Unklarheit über die Gestaltung des Localbahnsystems zum Theile begründet gewesen, so rasch hat sich dieses entwickelt, nachdem einmal der Anfang gemacht war, und überall zeigte sich eine intensive Thätigkeit, deren wohlthätige Wirkung auch auf jene Staaten nicht ohne Einfluss bleiben konnte, in denen das Verständniss für die Gemeinnützigkeit des neuen Verkehrsmittels noch nicht so ausgebildet war, dass man auf die Heranziehung der Interessentenkreise auch nur in beschränktem Masse hätte rechnen können.

In Russland ist jüngst durch die Unterstützung der Regierung eine Gesellschaft für den Bau von Zufahrtsbahnen mit einem Capital von 3 Millionen Rubel gegründet worden.

Aber namentlich in Ungarn, wo durch das Secundärbahn-Gesetz vom 14. Juni 1880 die ersten gesetzlichen Bestimmungen für den Bau von Localbahnen geschaffen wurden, macht sich eine Bewegung wahrnehmbar, die vielleicht schon in der nächsten Zeit zu einer ausgedehnten Thätigkeit auf diesem Gebiete führen dürfte. Wie schon vor einem Decennium Weber gethan, so hat neuerlich auch Kallay anerkannt, dass kein Land Europas zu seiner Prosperität des Ausbaues von

---

	Kilometer	Die von den Interessenten aufzubringenden Grunderwerbungskosten sind veranschlagt Mark	Baukosten per Kilometer excl. Grunderwerbungskosten und Betriebsmittel Mark	Baarzuschuss der Interessenten Mark
Neustadt-Mayenburg	6·5	260.000	58.500	—
Hannover - Vissel-hövede	73·1	440.000	69.800	—
Fulda-Hersfeld	15·2	140.000	56.400	—
Warburg-Wolfhagen	17·5	210.500	101.200	30.000
Wissen-Morsbach	11·3	53.300	75.900	—
Schee-Silschede	9·2	200.000	114.100	200.000

Digitized by Google

Localbahnen in so hohem Masse bedürfe wie Ungarn, dessen Strassensystem in Folge mangels an Strassenbaumaterials, namentlich in der ausgedehnten südungarischen Getreide- und Weinebene, äusserst lückenhaft ist. Weber ging so weit, dass er für Ungarn solche Localbahnen propagirte, die mit den Bahnen höherer Ordnung fast nichts als ein auf dem nackten Boden gelegtes Geleise gemein haben, auf dem lediglich nach Bedürfniss, vielleicht sogar nur zur Ernte, die Producte transportirt werden. Daneben, glaubte Weber, werde aber noch genug Raum bleiben für die Bildung solcher Localbahnen, die sich den Hauptbahnen in ihrer Anlage und Ausrüstung nähern, in welcher Richtung Ungarn heute schon über eine grosse Kilometerzahl verfügt, welche jedoch, wenn man von einzelnen Linien absieht, zumeist mit so bedeutenden Anlagekosten belastet sind, dass die Vortheile der secundären Anlage illusorisch werden müssen. Bis zum Ende des Jahres 1884 hatte Ungarn ein Secundärbahnnetz von 1260 Kilometer im Betrieb. Die Gesammtlänge der im Jahre 1885 theils zur Inbetriebsetzung, theils zum Bau gelangenden Localbahnen übersteigt die Zahl von 800 Kilometer. Darunter befinden sich Localbahnen von einer Ausdehnung mit mehr als 100 Kilometer, so die unter finanzieller Mitwirkung des Staates sichergestellten Matraer und Biharer Bahnen. Die staatlichen Begünstigungen, welche durch das Secundärbahn-Gesetz vom 14. Juni 1880 eingeräumt wurden, bestehen in der Stempel- und Gebührenfreiheit für alle Transactionen zu Gunsten der Zustandebringung einer Localbahn, sowie für die Ausgabe der Werthtitres für die Capitalsbeschaffung, die Befreiung von der Erwerbs- und Einkommensteuer, sowie der Couponsteuer für die Dauer von 30 Jahren vom Tage der Concessionsertheilung (sofern nicht zehn Jahre nach Concessionsertheilung der Reinertrag des Unternehmens, auch bei Einstellung des Steuerbetrages, höher als 5 Procent des Capitals wäre), ferner die Befreiung von der Transportsteuer durch 10 Jahre vom Tage der Concessionsertheilung, die Bewilligung zur Benützung der öffentlichen Strassen als Bahnkörper, die Enthebung von der Verpflichtung betreffs der Beförderung der Post und die Gewährung verschiedener von der Betriebsordnung abweichender

Digitized by Google

Erleichterungen in Bezug auf die Ausrüstung des Baues und den Betrieb. Das Gesetz bestimmt überdies, dass ärarische oder unter Staatsverwaltung stehende Stiftsgüter, welche beim Bau von Localbahnen interessirt sind, gehalten seien, zu den Kosten des Baues beizutragen; dass ferner die ungarischen Staatsbahnen verpflichtet sind, in ihren gemeinsam zu benützenden Stationen den Dienst daselbst, eventuell den ganzen Betrieb der anschliessenden Localbahn (über Wunsch derselben) gegen Erstattung der blossen Selbstkosten zu besorgen[1] und die für diese Bahnen erforderlichen Baumaterialien zum eigenen Kostenpreise zu verfrachten; dass weiters die Municipien ermächtigt sind, den Bau der Localbahnen mit einem Theil ihrer öffentlichen Arbeit oder Arbeitsablösung zu unterstützen und denselben eine jedoch nicht über 10 Jahre hinausreichende Zinsengarantie zu gewähren. Das ungarische Gesetz gestattet die Ausgabe von Prioritäten bis zu zwei Fünftel des ganzen Anlagecapitals, wenn die interessirten Besitzer der Gegend die Garantie für deren Verzinsung und Tilgung übernehmen. Gegenwärtig ist die ungarische Regierung mit einer Revision des Gesetzes vom 14. Juni 1880 beschäftigt in der Absicht, den Gemeinden und Comitaten gewisse Erleichterungen für die Beitragsleistungen zu gewähren. Dieselben sollen es ermöglichen, dass die Municipien Lasten auf grössere Zeitdauer und dadurch Beitragsleistungen auf längere Termine, vielleicht 15 bis 20 Jahre, übernehmen. Eine solche Nothwendigkeit hat sich schon bei der Sicherstellung der Biharer und Matraer Localbahn herausgestellt. Bei der ersteren, an welcher sich der Staat durch Uebernahme von Stammactien im Betrage von 300.000 Gulden betheiligt hat, wurde, abweichend von den Bestimmungen des Secundärbahngesetzes vom Jahre 1880, gestattet, dass das Municipium des Biharer Comitates im Interesse der Subventionirung der Biharer, sowie der auf Grund des Secundärbahngesetzes

[1] Die Bemessung der Selbstkosten, wie sie zuerst in dem Betriebsvertrag der Debreczin-Hajdu-Maroser Localbahn erfolgte, geschieht in der Weise, dass die ungarischen Staatsbahnen als Entschädigung nur jenen Betrag beanspruchen, welchen die Beförderung auf dem Gesammtnetze der Staatsbahnen im Durschschnitt erfordert.

Digitized by Google

concessionirten Localbahn Grosswardein-Belenyes-Vaskof zu Lasten seines Fonds für öffentliche Arbeitsleistungen ein längstens binnen 50 Jahren zu tilgendes Anlehen abschliessen könne.

Nachdem wir nun versucht haben, die auf die Förderung des Localbahnwesens in den einzelnen Staaten gerichteten Bestrebungen näher zu beleuchten, wird es statthaft sein zu untersuchen, inwieweit sich die gesetzlichen Massnahmen in Oesterreich geeignet erwiesen haben, auf die Entwickelung des Localbahnwesens Einfluss zu nehmen.

Digitized by Google

I.

Unter den legislativen Massnahmen, denen ein bestimmender Einfluss auf die Neugestaltung des Eisenbahnwesens in Oesterreich zugewiesen war, nahm das Gesetz vom 25. Mai 1880, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen, eine hervorragende Stellung ein. Die unter der Nachwirkung der Börsen- und Finanzkrise vom Jahre 1873 vollständig erlahmte Privatthätigkeit im Eisenbahnbau sollte durch dieses Gesetz einen neuen Impuls gewinnen und die vom Throne herab verheissene Förderung des Eisenbahnwesens in einer den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Weise angebahnt werden. Die gesetzliche Regelung des Localbahnwesens schien in Oesterreich um so wünschenswerther, als sich hier die Nachtheile kostspieliger auf Zukunftsverkehr berechneter Eisenbahnanlagen besonders geltend machten und man endlich an einem Punkte angelangt war, wo man sich sagen musste, dass bei Aufrechterhaltung der bisher in Uebung gewesenen Normen an eine Fortsetzung der Eisenbahnbauthätigkeit nicht gedacht werden könne. Dieser Erkenntniss stand aber das allgemein in lebhafter Weise zutage getretene Bedürfniss nach billigen Communicationsmitteln entgegen, dessen Berechtigung auch von der Staatsverwaltung, welche die im Eisenbahnwesen zutage tretenden Uebelstände mit Aufmerksamkeit verfolgte, anerkannt werden musste. Inzwischen hatten die Eisenbahngesellschaften selbst die Nothwendigkeit eingesehen, sich mit jenen Factoren näher zu beschäftigen, welche auf die Verzinsung ihrer Anlagen einen ungünstigen Einfluss ausübten. Ihre Aufmerksamkeit wendete sich zunächst den unverhältnissmässig hohen Betriebskosten zu, und da zeigte es sich, dass ins-

Digitized by Google

besondere diejenigen Massnahmen grosse Auslagen verursachen, welche aus sicherheitspolizeilichen Gründen zur Hintanhaltung der mit dem Bahnbetrieb verbundenen Gefahren vorgeschrieben sind. Da diese Gefahren mit der zunehmenden Fahrgeschwindigkeit wachsen, so ist man zu dem Resultat gelangt, auf verkehrsärmeren Strecken durch Einführung einer möglichst verminderten Fahrgeschwindigkeit den Umfang der sicherheitspolizeilichen Massnahmen auf das Nothwendigste zu beschränken, wobei auch der Umstand in Betracht kam, dass bei verminderter Fahrgeschwindigkeit die Maschinenkraft besser ausgenützt werden konnte. Auf diese Weise haben sich die Eisenbahngesellschaften entschlossen, auf einzelnen, weniger belebten Strecken zur Einführung des Secundärbetriebes zu schreiten, in welcher Hinsicht sie auch auf die Unterstützung der Regierung rechnen konnten, welche hierin einerseits eine wesentliche Ersparniss für manche den garantirenden Staat schwer belastende Bahnen erblickte und andererseits die Gelegenheit begrüsste, mit erprobtem Personale praktische Versuche darüber anzustellen, wie weit in den Erleichterungen beim Secundärbetrieb gegangen werden könne.[1] Die Einführung des Secundärbetriebs durch die Hauptbahnen[2] war aber als eine rein im Interesse der Gesellschaften ergriffene finanzielle Massnahme angesehen worden, denn für die hiervon betroffenen Verkehrsgebiete, welchen nur die Nach-

[1] Siehe: „Der Secundärbetrieb auf den österreichischen Eisenbahnen in seiner Gestaltung bis zum Jahre 1880" von Dr. M. Freiherr v. Buschmann, Wien 1880.

[2] Fast sämmtliche österreichische Hauptbahnen haben auf einzelnen Theilstrecken den Secundärbetrieb eingeführt. Wenn den Bahnen hierdurch eine Erleichterung bezüglich der ihnen concessionsmässig obliegenden Verpflichtungen zugestanden wurde, kann deren vollständige Erfüllung von der Regierung ohneweiters verlangt werden. Eine über Auftrag der preussischen Regierung angestellte Untersuchung: wie sich die finanziellen Resultate des Secundärbetriebs gegen die Kosten des Vollbahnbetriebs stellen, ergab, dass, abgesehen von den geringeren Anlagekosten, das Ersparniss bei der Ausgabe durchschnittlich 45 Procent beträgt. Eine zweckmässige Neuerung hat der Secundärbetrieb im Bezirke der königlichen Eisenbahndirection Hannover erfahren, wo man auf Strecken mit bisher

Digitized by Google

theile, aber nicht die Vortheile des Secundärbetriebs zugewendet wurden, bedeutete diese Aenderung blos eine Verschlechterung des status quo. Man gelangte zur Einsicht, dass die Bevölkerung der Vortheile des Secundärbetriebs erst dann theilhaftig werden könne, wenn schon beim Bau der Bahnen auf die vorhandenen Verkehrsbedürfnisse Rücksicht genommen wird, und von diesen Erwägungen geleitet hat die Regierung gleichzeitig mit den auf die Einführung des Secundärbetriebs gerichteten Bestrebungen die Initiative ergriffen, um sowohl den Bau wie den Betrieb von Bahnen localen Charakters im gesetzlichen Wege zu regeln.[1]

Die Regierung wurde in ihren Bestrebungen durch die private Unternehmung unterstützt, welche ihrerseits mit Eifer thätig war, Grundzüge für den in Vorbereitung befindlichen Gesetzentwurf festzustellen. Von verschiedenen Seiten wurden Programme bezüglich der Herstellung von Localbahnen ausgearbeitet, welche dem Staate als Grundlage für den diesbezüglich zu erlassenden Gesetzentwurf dienen sollten. Insbesondere wurde die Nothwendigkeit günstiger Verkehrsbedingungen für den kleinen Grundbesitzer betont, deren Bedeutung man nicht unterschätzen möge. Die Erfahrung, hiess es in einem dieser Programme, hat erwiesen, dass in ackerbautreibenden, wohlhabenden Districten Frachten des kleinen Mannes in einer so beachtenswerthen Menge den neu entstandenen Bahnen zugeführt wurden, auf welche man kaum gerechnet hatte.

gemischten Zügen behufs öfterer Beförderung des Publicums eine vortheilhafte Trennung herbeigeführt hat. Man baute hier nämlich möglichst leichte (20 Tonnen) Locomotiven (zum Preise von 16.300 Mark), indem man von ihnen nur die Fortschaffung von 1 oder 2 Personenwagen fordert. Diese Neuerung soll ganz ausserordentliche Erfolge aufzuweisen haben. Vergl. „Archiv für Eisenbahnwesen", Berlin 1884.

[1] Bevor noch in die Berathungen über den Entwurf eines Localbahngesetzes eingegangen wurde, sind mehrere Secundärbahnen theils auf Rechnung des Staates, theils unter Mitwirkung des Privatcapitals auf Grund von Specialgesetzen zu Stande gekommen. In diesen Specialgesetzen sind für den Bau alle zulässigen, die Oekonomie fördernden Erleichterungen und beim Betrieb alle erleichternden Nachlässe von der Betriebsordnung vom 16. November 1851 gewährt worden. Dies bezog sich insbesondere auf die Einfriedigungen, Wege- und Bahnbewachung, Signalisirung, durchwegs

Digitized by Google

Die Regierung konnte sich denn auch den auf eine baldige Vorlage des Gesetzentwurfs abzielenden Wünschen umsoweniger verschliessen, als gleich nach der Constituirung des neugewählten Abgeordnetenhauses am 14. October 1879 von 30 Abgeordneten ein Antrag eingebracht wurde: die Regierung möge in einem Gesetzentwurf die Bedingungen normiren, unter denen der Staat allen jenen Gebieten, die durch den Bau von Secundärbahnen dem ökonomischen Niedergang entrissen würden, die Herstellung solcher Bahnanlagen ermöglichen könnte. Am 29. November 1879 wurde der Gesetzentwurf, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen, vom Handelsminister Baron Korb im Abgeordneten-

Erleichterungen, die im Hinblick auf die verringerte Fahrgeschwindigkeit thunlich erschienen. In diesem Zeitpunkt kamen zu Stande:

	Kilometer	Eröffnungsjahr
Als Staatsbahnen:		
Dalmatiner Staatsbahnen	105	1877
Kriegsdorf-Römerstadt	14	1878
Mürzzuschlag-Neuberg	11	1879
Unterdrauburg-Wolfsberg	38	1879
Ebersdorf-Würbenthal	21	1880
Donau-Uferbahn	8	1880
Als Privatbahnen:		
Elbogen-Neusattel	5	1877
Leobersdorf-St. Pölten[1]	75	1877
Leobersdorf-Gutenstein[1]	33	1877
Pöchlarn-Gaming[1]	38	1877
Časlau-Zawratez	19	1880
Bozen-Meran	32	1881
Wien-Aspang	80	1881
Chodau-Neudeck	14	1881

[1] Durch Gesetz vom 5. Juli 1878 in den Besitz des Staates übergegangen.

Digitized by Google

hause eingebracht, jedoch erst im nächsten Frühjahr erledigt. Die blosse Aussicht auf das Zustandekommen des Gesetzes hatte genügt, um eine Anzahl von Eisenbahnprojecten, an deren Ausführung man kaum mehr zu denken gewagt, lebensfähig zu gestalten; denn allgemein gab man sich der gewiss nicht unberechtigten Ueberzeugung hin, dass der Ausbau eines grossen Localbahnnetzes auf die Wiederbelebung der Industrie und Landwirthschaft von günstigem Einfluss sein müsse. Hiefür sprach nicht nur die Erfahrung, die man in den Nachbarländern, welche schon früher die Vortheile eines den Localverkehr begünstigenden Communicationsmittels begriffen, gesammelt hatte, sondern auch die Erkenntniss, dass das österreichische Eisenbahnnetz, dessen Anlage von einem systematischen Plane weit entfernt ist, zur Zeit noch grosse Lücken auswies, welche ganze Landestheile von den Eisenbahnstrassen abschlossen und auf ihre Entwickelung ungünstig einwirkten. Wie stark das Bedürfniss nach Bahnen localen Charakters zu Tage trat, geht aus dem Umstande hervor, dass noch vor Sanctionirung des Localbahngesetzes aus Böhmen allein über 100 Concessionsgesuche vorlagen und einzelne Concessionsbewerber, ohne die Sanctionirung abzuwarten, Vorverträge wegen des Baues und Betriebs von Localbahnen abschlossen. Im April 1880 hatten beide Häuser des Reichsraths den Gesetzentwurf mit unwesentlichen Aenderungen angenommen und am 5. Juni, am Tage der Publicirung, trat das am 25. Mai sanctionirte Gesetz in Wirksamkeit, welches mit 31. December 1882 erlöschen sollte, aber durch die Gesetze vom 26. December 1882 und 28. December 1884 bis 1. Juli 1886 verlängert worden ist.

II.

Durch das Gesetz vom 25. Mai 1880, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für die Localbahnen,[1] wurde die Regierung ermächtigt (Art. I), bei Concessionirung neuer Localbahnen nicht nur in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen

[1] Enthalten im Anhang, Seite 113.

Digitized by Google

zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 und den einschlägigen Nebenbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermässigte Fahrgeschwindigkeit, nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint. Zur Anlage von Localbahnen wird (Art. VI) die Benützung von Reichsstrassen gestattet, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Strassenverkehrs gefährdet erscheint. Die Zulässigkeit und die Bedingungen der Strassenbenützung sind durch die Strassenverwaltung im Einvernehmen mit der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde festzustellen. Jedoch ist, unbeschadet der aus dem Bestand des Mauthgefälles erwachsenden Verbindlichkeiten, für die Strassenbenützung ein besonderes Entgelt nicht zu entrichten. Die Kosten der ordnungsmässigen Erhaltung des benützten Strassentheils, sowie etwaige durch die fragliche Benützung veranlassten Mehrkosten der Strassenerhaltung überhaupt, desgleichen die Kosten der zur Hintanhaltung einer Störung oder Gefährdung des Strassenverkehrs erforderlichen besonderen Vorkehrungen treffen die Localbahn-Unternehmungen. Andere öffentliche Strassen können mit Zustimmung der zur Erhaltung verpflichteten Strassenverwaltungen zur Anlage von Localbahnen in Anspruch genommen werden. Ferner wird die Regierung ermächtigt, die Unternehmungen von der in der Eisenbahn-Betriebsordnung, beziehungsweise dem Eisenbahnconcessions-Gesetz ausgesprochenen Verpflichtung in Betreff der Beförderung der Post (Art. II) zu entheben und bei Festsetzung der Concessionstarife (Art. IV) Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen, zu gewähren. Die nicht zu überschreitende Fahrgeschwindigkeit (Art. V) ist nach Beschaffenheit des einzelnen Falles jeweilig durch die Regierung festzusetzen.

Ausser diesen Zugeständnissen können im Falle der Concessionsertheilung (Art. VIII) seitens der Regierung nachstehende Begünstigungen gewährt werden:

Digitized by Google

1. Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, bücherlichen Eintragungen, Eingaben und sonstigen Urkunden zum Zwecke der Capitalsbeschaffung und Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebs bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung, sowie für jene bezüglich der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahrs.
2. Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die erste Ausgabe der Actien und Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die bücherliche Eintragung der Prioritäts-Obligationen, sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr.
3. Die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für die Ausfertigung dieser Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebühren und Taxen.
4. Die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren vom Tage der Concessionsertheilung an.

Neben den letzterwähnten indirecten finanziellen Begünstigungen sind in dem Gesetze vom 25. Mai 1880 auch directe finanzielle Unterstützungen seitens der Staatsverwaltung durch Gewährung von Beiträgen in Aussicht gestellt, deren Höhe und Form in jedem einzelnen Falle durch ein besonderes Gesetz zu bestimmen ist.

Ueberblickt man die durch das Localbahngesetz gewährten Begünstigungen, sowohl in technischer wie finanzieller Hinsicht, so zeigt sich, dass dieselben im Wesentlichen schon vor dem Zustandekommen dieses Gesetzes gewährt worden sind. Die Erleichterungen in baulicher Beziehung, welche die Basis für die der Regierung ertheilte Ermächtigung (Art. I) bilden, sind schon in dem Handelsministerial-Erlass vom 19. April 1875 präcisirt worden und bei den auf Grund von Specialgesetzen zu Stande gekommenen Secundärbahnen zur Anwendung gelangt. In diesem Erlass sind die politischen Behörden angewiesen worden, bei Secundärbahnen (mit der Maximalfahrgeschwindigkeit von 12 Kilometer) Wegübergänge im Niveau

Digitized by Google

überall zu gestatten, wo sie ohne wesentliche Verschlechterung der Strassen und Wege ausführbar sind, und auch gegen die Anlage solcher Bahnen längs der gewöhnlichen Fahrstrassen nach Art der Tramway sollte vom Sicherheitsstandpunkt im Allgemeinen keine Einwendung erhoben werden. Wegübergangsschranken und Einfriedigungen, sowie die Aufstellung von Wächterhäusern wurden als nicht obligatorisch bezeichnet. Die Stationen sollten in geringer Ausdehnung und mit sehr ökonomischer Hochbauanlage ausgeführt und für industrielle Etablissements Ladestellen in freier Bahn bewilligt werden. Ebenso wurde die im Gesetze vom 25. Mai 1880 grundsätzlich eingeräumte Steuerfreiheit schon früher zugestanden.

Die Vortheile des Gesetzes beschränkten sich also darauf, dass nunmehr die Ausführung eines jeden einzelnen Projects nicht an ein Specialgesetz gebunden war, wodurch das Zustandekommen von Localbahnen allerdings wesentlich erleichtert wurde, weil der schwerfällig functionirende legislative Apparat dieselben häufig der Gefahr aussetzte, gerade den für die Activirung des Unternehmens günstigen Moment zu versäumen. Dieser Umstand schien denn auch um so mehr geeignet, die dem Eisenbahnwesen entfremdeten Capitalskräfte wieder zu gewinnen und die Privatunternehmung zu einer lebhaften Thätigkeit anzuspornen, als das Handelsministerium durch eine am 29. Mai 1880 erlassene Verordnung[1] die weitestgehenden Er-

[1] Durch diese Verordnung (siehe Anhang S. 115) wurde ein abgekürztes Verfahren für solche Localbahnen eingeführt, bei welchen in Folge ihrer geringen Bedeutung und Länge die Wahl der Trace sowie die Lage und Zahl der Stationen durch locale Terrainverhältnisse gegeben erscheinen, oder bei welchen die Wahl der Trace sowie die Zahl und Lage der Stationen in der Zustimmung des Betheiligten begründet ist. Das Detailproject wird sofort dem Handelsministerium vorgelegt, und auf Grund desselben kann dieses, wenn es die projectirte Localbahn als gemeinnützig erkannt, die politische Begehung anordnen. Sofern bei einer Localbahn die Voraussetzungen des abgekürzten Verfahrens nach Erachten des Handelsministeriums nicht zutreffen oder der Anwendung dieses Verfahrens ein besonderes Begehren des Concessionswerbers entgegensteht, wird eine Tracenrevision abgehalten, mit welcher in dem Falle, als bezüglich der festzustellenden Trace keine die Stationsanlage alterirenden Varianten in Frage stehen, die Stationscommission vereinigt werden kann. Bei Vorlage des Detailprojectes sind

Digitized by Google

leichterungen hinsichtlich der Verfassung und commissionellen Behandlung der Projecte gewährt hat. In grosser Menge wurden jetzt neue Linien tracirt, in früherer Zeit festgestellte Detailprojecte überprüft; man sah immer weitere Kreise der Bevölkerung den Ruf nach Localbahnen erheben, der überall gleich einem Zauber wirkte. Die Interessenten, von dem Wunsche beseelt, in möglichster Kürze in den Besitz einer Localbahn zu gelangen, stellten dem Unternehmen alle erdenklichen Erleichterungen in Aussicht, und der Bau der ersten Localbahnen ging so rasch von statten — in vielen Fällen musste die politische Behörde einschreiten, weil mit dem Bau begonnen wurde, bevor noch die officielle Concessionsertheilung erfolgt war —, dass man sich der Erwartung hingeben konnte, Oesterreich bald von einem weiten Eisenbahnnetz umspannt zu sehen.

---

eine Reihe von Erleichterungen zugestanden worden, die in § 3 und § 7 der Verordnung vom 29. Mai 1880 präcisirt erscheinen.

Die Bestimmung, ob einer projectirten Eisenbahn die Eigenschaft einer Localbahn zukomme, wird, insoweit ein Gesetz darüber nicht entschieden hat, vom Handelsministerium im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Ministerien bei Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten getroffen.

Im Uebrigen gelten für Tracenrevision und Stationscommission die folgenden Bestimmungen: „Das Handelsministerium ordnet über das entsprechend befundene Project im Wege der politischen Landesbehörde die commissionelle Amtshandlung an und leitet gleichzeitig die Copien der General- oder Specialkarte, dann des Auszugs, welcher die Trace, Stationen und Zufahrten zu erläutern bestimmt ist, behufs Auflegung derselben zu Jedermanns Einsicht unmittelbar an die politische Bezirksbehörde. Die commissionelle Amtshandlung ist binnen längstens vier Wochen nach Einlangen des Auftrags an die Statthalterei durchzuführen. Die Commission besteht aus einem Vertreter der politischen Landesbehörde als Commissionsleiter, dem Vertreter des Reichs-Kriegsministeriums, sofern dasselbe au die Entsendung eines Vertreters nicht verzichtet hat, einem Vertreter der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen und dem Vertreter der politischen Bezirksbehörde für seinen Sprengel. Der Landesbehörde ist anheimgestellt, einen mit den localen Verhältnissen vertrauten technischen Beamten von Fall zu Fall der Commission als Beirath beizugeben. Dem Landesausschusse, den Handelskammern, sowie nach Umständen der Bergbehörde und anderen betheiligten Behörden und Körperschaften, des-

Digitized by Google

Auch der Geldmarkt hatte neues Vertrauen in den Eisenbahnbau gesetzt. Vielfach waren die Spuren für das wachsende Interesse wahrnehmbar, welches man sogar im Ausland der Entwickelung des Localbahnwesens in Oesterreich entgegenbrachte, und die Bildung der österreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft, deren Gründung durch F. Weniger eine wichtige Etape in der Entwickelung unseres Localbahnwesens darstellte, gab den Anstoss, dass die Bewerbung um Concessionirung neuer Localbahnen die Form einer ernsteren Concurrenz annahm. Deutsches, belgisches und französisches Capital nahm an dem Localbahnbau in Oesterreich Antheil, und speciell dem letzteren hat Böhmen das Zustandekommen der Commercialbahnen zu verdanken. Die concessionirte Kilometeranzahl, welche im Jahre 1880 101·2 Kilometer betrug, erreichte im Jahre 1881 die Zahl von 500·6 Kilometer. Das überall in leb-

gleichen den Verwaltungen jener bestehenden Bahnen, an welche die projectirte Localbahn anschliesst, bleibt es anheimgestellt, an der commissionellen Verhandlung theilzunehmen. Der Concessionswerber oder ein Vertreter desselben ist der Commission beizuziehen. Ferner steht es jedem Betheiligten frei, bei der Commission zu erscheinen und in Ansehung der Bahnrichtung und der Stationsanlage, sowie auch in Ansehung der Interessen und etwaiger erworbener Rechte bestehender Transportanstalten seine Einwendungen vorzubringen. Die nicht speciell verständigten Interessenten werden durch den Commissionsleiter in der amtlichen Landeszeitung von der stattfindenden Commission verständigt. Ueber das Commissionsergebniss ist ein Protokoll aufzunehmen, welches von dem Commissionsleiter, den Commissionsmitgliedern und dem Schriftführer zu unterfertigen und binnen acht Tagen dem Handelsministerium vorzulegen ist. Dieses entscheidet dann auf Grund des Commissionsprotokolls über die für die allfällige Ausführung der Localbahn massgebende Trace, sowie vorbehaltlich der seinerzeitigen definitiven Entscheidung nach Massgabe des Eisenbahnconcessions-Gesetzes über die Bedingungen, unter denen die Concession erworben werden kann. Für die politische Begehung gelten, im Falle nicht das abgekürzte Verfahren in Wirksamkeit tritt, die Erleichterungen der §§ 3 und 4 der Verordnung vom 29. Mai 1880. In dringenden Fällen kann das Handelsministerium die politische Landesbehörde ermächtigen, Entscheidungen, die sonst dem Handelsministerium vorbehalten werden, wie wegen Herstellungen, Angelegenheiten des Wasser-, Forst- und Bergrechts, Verlegung der Trace, in dem Falle zu treffen, wenn ein mit Stimmeneinhelligkeit gefasster Commissionsantrag vorliegt.

Digitized by Google

hafter Weise zu Tage tretende Interesse, den Bau neuer Localbahnen sicherzustellen, schien auf eine umfassende, für längere Zeit berechnete Thätigkeit hinzudeuten, so dass man glaubte, dem im Jahre 1882 eingetretenen Rückgang in der concessionirten Kilometeranzahl keine besondere Bedeutung beilegen zu sollen. Allein dieser Rückgang war, wie schon das nächste Jahr erwies, leider kein vorübergehender. Während aber noch im Jahre 1882 329·8 Kilometer concessionirt wurden, ist die Kilometeranzahl im Jahre 1883 auf 148·2 Kilometer gesunken. Mit einemmale begann sich die Privatunternehmung vom Schauplatze zurückzuziehen, und ihre Mitwirkung bei dem Zustandekommen neuer Localbahnen kommt weiter nur in vereinzelten Fällen in Betracht. Wir sehen, wie seitens der Regierung Anstrengungen gemacht werden, um den kaum zur Entwickelung gelangten Eisenbahnbau nicht ins Stocken gerathen zu lassen, und wie die Bestrebungen des Handelsministeriums dahin gerichtet sind, theils durch directe finanzielle Unterstützungen, theils durch Verträge mit einzelnen Bahnen[1] von Fall zu Fall den Bau von Localbahnen zu ermöglichen. Von den 422 Kilometern, welche im Jahre 1884 zur Concessionirung gelangten, sind 181·5 Kilometer durch den Vertrag vom Jahre 1882 mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft, 108·5 Kilometer durch directe finanzielle Unterstützungen sichergestellt worden, und nur 132 Kilometer sind der Privatunternehmung zuzuschreiben, deren Thätigkeit im Jahre 1885 in einen fast gänzlichen Stillstand übergegangen ist.

Die nachstehende Darstellung veranschaulicht die Entwickelung, welche das Localbahnwesen bisher genommen:

---

[1] Dies geschah 1. durch das Protokollarübereinkommen mit der Prag-Duxer Eisenbahn vom 1. November 1882, betreffend den Bau der Eisenbahn Klostergrab-Mulde; 2. mit der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche sich im Uebereinkommen vom 10. und 12. November 1882 unter Voraussetzung einer entsprechenden Betheiligung der Interessenten zum Bau von zehn namentlich angeführter Localbahnen bereit erklärte; 3. mit der Ferdinands-Nordbahn, welche im Uebereinkommen vom 10. Januar und 17. Juli 1885 zum Bau von zehn daselbst näher bezeichneten Localbahnen auf Grund des Localbahngesetzes verpflichtet worden ist.

Digitized by Google

Kronländer	1880	1881	1882	1883	1884	I. Semester 1885	Im Ganzen	
							Anzahl der Localbahnen	Gesammtkilometeranzahl
Böhmen	50·62	253·92	74·79	52·85	119·26	—	29	551·44
Mähren	15·63	91·63	169·72	28·1	179·8	16	15	500·88
Niederösterreich	—	—	64·35	28·—	71·1	12	9	175·45
Galizien	—	146·29	—	8·52	—	—	2	154·81
Oberösterreich	35·02	8·78	20·98	—	—	—	3	64·78
Steiermark	—	—	—	—	51·9	—	2	51·90
Bukowina	—	—	—	30·76	—	—	1	30·76
Schlesien	—	—	—	—	—	33·5	1	33·5
Salzburg	—	—	—	—	—	13	1	13·—
Kärnten	—	—	—	—	—	—	—	—
Krain	—	—	—	—	—	—	—	—
Küstenland	—	—	—	—	—	—	—	—
Tirol und Vorarlberg	—	—	—	—	—	—	—	—
Dalmatien	—	—	—	—	—	—	—	—
Gesammtanzahl	101·27	500·62	329·84	148·23	422·06	74·5	63	1576·52
Hiervon mit Staatsbetheiligung gebaut			20·98	30·76	108 5	49·5	6	209·74
In Folge von Verträgen mit den Privat-eisenbahn-Gesellschaften			90·53	—	183·56		5	274·09

Digitized by Google

Wir ersehen aus dieser Tabelle, dass bis zum Ende des ersten Semesters 1885 1576·52 Kilometer Localbahnen sichergestellt wurden. Aus obiger Darstellung geht aber auch hervor, dass, während in den ersten vier Jahren der Wirksamkeit des Localbahngesetzes die Staatsunterstützung nur in zwei Fällen in Anspruch genommen wurde, im Jahre 1884 nur ein kleiner Theil der concessionirten Kilometeranzahl der alleinigen Initiative der Privatspeculation zu verdanken ist, welche Erscheinung noch markanter im ersten Semester 1885 hervortritt. Allerdings hat das Localbahnwesen in anderen Staaten eine ähnliche Entwickelung durchgemacht, weil es in der Natur der Sache gelegen ist, dass die Privatunternehmung die zweifellos rentabeln Linien vorweg für sich in Anspruch nimmt. Allein in Oesterreich ist die Erscheinung früher eingetreten, als mit Rücksicht auf die bisherigen Erfahrungen zu erwarten gewesen wäre oder in den Verkehrsbedürfnissen begründet erscheinen könnte. Von allen Ländern der Monarchie sind nur zwei in grösserem Masse der Segnungen des Localbahnwesens theilhaftig geworden, während in den anderen Kronländern der Ausbau von Localbahnen sich nur in spärlichem Masse entwickelte, ja in einigen Provinzen noch nicht einmal der Anfang gemacht worden ist. Und doch sehen wir, wie sich die Unzulänglichkeit der Communicationen in unserem Wirthschaftsleben immer fühlbarer macht, so dass man sich fragen muss, ob die Landwirthschaft und Forstcultur concurrenzfähig bleiben können, wenn sie des unmittelbaren Anschlusses an die Hauptschienenstrassen noch länger entbehren müssen. Während aber einerseits die Mittel zur Anbahnung einer rationellen Feld- und Waldcultur fehlen, ist andererseits der Absatz der Production gegenwärtig mit schweren Opfern verbunden. Der Mangel geeigneter Communicationen gestattet auch nicht die Verwerthung der Rohproducte an Ort und Stelle durch Etablirung einer landwirthschaftlichen Industrie, weil der Preisrückgang der Fabricate eine möglichst billige Zufuhr der zum Betriebe einer landwirthschaftlichen Industrie nothwendigen Brennstoffe voraussetzt. Der Mangel an geeigneten Schienenverbindungen macht sich aber nicht nur aus Rücksicht auf die Erhaltung des Absatzgebietes im Auslande fühlbar, sondern derselbe erzeugt auch im

Digitized by Google

Inlande auf verhältnissmässig kleinen Territorien exorbitante Missverhältnisse in den Preisen der nothwendigsten Productionsartikel. Ein drastisches Beispiel hiefür liefert die Bukowina. Hier stellt sich nach einer ganz authentischen Mittheilung der Preis des Brennholzes auf dem Flachlande zwischen Prut und Dniestr und in der Landeshauptstadt Cernowitz auf 4 fl. pro Raummeter, während kaum 7 Meilen entfernt der Stockpreis pro Raummeter 7 bis 10 kr. beträgt und der Producent oft sogar zu diesem niedrigen Preise keine Abnahme findet. Es kann in der That keinem Zweifel unterliegen, dass gerade die Verkehrsbedürfnisse der Land- und Forstwirthschaft in der gegenwärtigen Vertheilung des Eisenbahnnetzes ihre Befriedigung nicht finden können. Wenn wir aber die Bedeutung der Localbahnen in Oesterreich in der Landwirthschaft und in der mit derselben in Verbindung stehenden landwirthschaftlichen Industrie suchen, so geschieht dies aus folgenden Erwägungen: Industrielle Etablissements werden, insoweit sie nicht mit landwirthschaftlichen Betrieben in Zusammenhang stehen, in der nächsten Nähe einer Eisenbahn angelegt, mit welcher sie sich durch eine Schleppbahn in Verbindung setzen können. Der Bergbaubetrieb, dessen Oertlichkeit ebenso wie die der Landwirthschaft und der landwirthschaftlichen Industrie von Natur aus gegeben ist, hat aber seit jeher durch die Bestimmungen des Berggesetzes die Möglichkeit gehabt, unter den günstigsten Bedingungen Schleppbahn-Verbindungen mit der Hauptbahn herzustellen. Nach dem österreichischen Berggesetze berechtigt nämlich schon die Bergwerksverleihung den Besitzer zum Zwecke der Zu- und Ablieferung von Bergwerkserfordernissen und Erzeugnissen Eisenbahnen anzulegen, für deren Ausführung sogar das Expropriationsrecht zugestanden wurde.[1] Für die Verwerthung der landwirthschaftlichen Producte ist jedoch nicht in gleicher Weise vorgesorgt. Die Landwirthschaft ist auf den Fuhrwerkstransport angewiesen, welcher ein erhöhtes Betriebscapital erfordert und deshalb insbesondere dem kleinen Grundbesitz die Concurrenz erschwert. Die Anlage von Localbahnen

[1] Ende 1884 waren in Oesterreich 867 Schleppbahnen mit 725 Kilometer im Betriebe. Darunter befanden sich 340 Bahnen mit 402 Kilometer in Verwendung von Montan- und Hüttenwerken.

Digitized by Google

würde daher die Landwirthschaft nicht nur in die Lage versetzen, ihr Betriebscapital zu vermindern und hierdurch wohlthätig auf den kleinen Grundbesitz wirken, sondern sie würde es derselben auch ermöglichen, die Producte rascher auf den Weltmarkt zu bringen. Stockungen im Absatz, welche eintreten können, wenn Witterungsverhältnisse die Strasse unfahrbar und den Transport unmöglich machen oder nur mit schwerem Opfer erreichen lassen, werden verhindert. Auf diese Weise würde der Landwirth in den Stand versetzt, die Preisconjunctur besser auszunützen, weil er jederzeit auf die Beförderung seiner Producte rechnen könnte. Von diesem Gesichtspunkt ausgehend, wird man die Bestimmung des Localbahnwesens in Oesterreich nicht darin allein erblicken können, dass bereits vorhandene landwirthschaftliche Industriebetriebe (Zuckerfabriken etc.) mit einer Localbahn in Verbindung gebracht werden, sondern in Erfüllung ihrer Zwecke müssen die Localbahnen gleichzeitig die Veranlassung zur Entstehung neuer Industrien bilden. Es wird dann keinem Zweifel mehr unterliegen können, dass die Localbahnen, insbesondere insoweit sie zur Förderung der landwirthschaftlichen Betriebe gebaut werden, auch neuen Verkehr hervorrufen, indem sie neue Productionsgebiete erschliessen, die vorhandenen Absatzgebiete erweitern und die nöthigen Vorbedingungen für die Bildung neuer Industrien schaffen. Es bedarf in dieser Beziehung nicht der Hinweisung auf die constante Steigerung der Einnahmen, wie sie bei den in Betrieb befindlichen Localbahnen fast durchwegs zu Tage tritt; es könnte dagegen mit Recht eingewendet werden, dass die Zunahme der Einnahmen vielleicht darin ihre Begründung finde, dass die Interessenten erst allmählich den Dienst des Localbahnverkehrs in Anspruch zu nehmen pflegen. Hingegen dürften die namhaft gestiegenen Verkehrsziffern jener Anschlussstationen der Hauptbahnen, in welche die Localbahnen einmünden, als ein untrügliches Merkmal für die Annahme angesehen werden, dass eine Localbahn auch zur Bildung neuer Verkehre berufen sei.

III.

Wenn das Gesetz vom 25. Mai 1880 als ein Prüfstein bezeichnet wurde, inwieweit Localbahnen in Oesterreich ohne

Digitized by Google

directe Staatshilfe und ohne Eingreifen der Mittel des Staates an der Hand dieses Gesetzes geschaffen werden können, so muss man sich nach dem heutigen Stande des Localbahnwesens fragen, ob das Gesetz sich denn auch als ein richtiger Prüfstein bewährt habe. Diese Frage drängt sich umsomehr auf, als noch der letzte Jahresbericht des Handelsministeriums nicht weniger als 67 Localbahnprojecte anführt, für welche die Vorconcession ertheilt wurde und fast täglich Mittheilungen über neue Localbahnprojecte in die Oeffentlichkeit dringen, um deren Zustandekommen die Interessenten seit Jahren eine rastlose Thätigkeit entwickeln, ohne dass Aussicht bestände, das eine oder andere Project in der nächsten Zeit der Realisirung näherzubringen. Bedenkt man aber, dass der Schwerpunkt für den Ausbau des österreichischen Eisenbahnnetzes für lange Zeit hinaus im Bau von Localbahnen gelegen ist, so wird man geneigt sein, die zu Tage tretenden Erscheinungen zum Anlass ernster Betrachtungen zu nehmen und den Ursachen, welche auf die Stagnation im Localbahnbau Einfluss genommen, nachzuforschen.

Indem wir uns dieser Aufgabe unterziehen, können wir dies nur an der Hand der im Anhang enthaltenen Darstellung der Concessionsbestimmungen, betreffend die bisher sichergestellten Localbahnen, thun und fassen zu diesem Zwecke folgende drei Punkte ins Auge, welche insbesondere bei der Concessionirung der Localbahnen in Betracht kommen. Diese Punkte betreffen:

1. Die Tarife;
2. das Einlösungsrecht;
3. die Finanzirungs-Modalitäten.

Das Localbahngesetz enthält sich einer grundsätzlichen Regelung dieser drei Punkte, sondern stützt sich diesbezüglich einerseits auf jene Normen, welche für den Bau von Secundärbahnen noch vor dem Zustandekommen des Localbahngesetzes zur Anwendung gelangt sind, andererseits auf das Eisenbahn-Concessionsgesetz vom Jahre 1854, dessen Bestimmungen heute aber selbstverständlich als nicht mehr ausreichend angesehen werden können.

Wenden wir uns zunächst den Tarifen zu. Da sehen wir, wie das bisher zur Anwendung gelangte Princip der

Digitized by Google

Maximaltarife, welches als das günstigste für den Localbahnverkehr angesehen werden muss, langsam ganz in den Hintergrund getreten ist. In den auf Grund des Localbahngesetzes verliehenen Concessionen werden nur in einzelnen Fällen Maximaltarife bewilligt; in der Regel wird den Concessionären das Recht, selbst die Tarife zu bestimmen, vorbehaltlich der Genehmigung des Handelsministeriums, eingeräumt.

Mit der Nichtbewilligung von Maximaltarifen folgte die Regierung einem bereits vor dem Zustandekommen des Localbahngesetzes angenommenen Grundsatze. So heisst es schon in der noch auf Grund des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom Jahre 1854 concessionirten Eisenbahn Časlau-Zawratez, einer der letzten vor dem Zustandekommen des Localbahngesetzes: „Die Herabsetzung der Tarife gegen den Willen des Concessionärs hat zu unterbleiben, insolange nicht in zwei aufeinanderfolgenden Jahren ein 7procentiges Erträgniss geliefert ist" — während in die auf Grund des Localbahngesetzes verliehenen Concessionsurkunden in der Regel die Bestimmung aufgenommen wurde: „Die Tarife unterliegen der Genehmigung des Handelsministeriums, welches eine Herabsetzung erst anordnen kann, wenn in zwei aufeinanderfolgenden Jahren ein 7procentiges Erträgniss erzielt ist." Wenn auch die letztere Stylisirung dem Hoheitsrechte des Staates mehr Rechnung trägt, so lässt sich doch im Wesentlichen nicht constatiren, dass für den Betrieb von Localbahnen von den früheren abweichende Normen eingeführt wurden, abgesehen davon, dass das Gesetz vom 25. Mai 1880 Ausnahmen von dem Gesetze, betreffend die Personen-Maximaltarife, gestattet. Allein der Staatsverwaltung erschien sogar dieses Zugeständniss als zu weitgehend; sie begann schon im Jahre 1882 dasselbe zu restringiren und ging hierin schliesslich so weit, dass sie die Ertheilung einer Concession an die Bedingung knüpfte, der Concessionär müsse sich jeden Einflusses auf die Feststellung der Tarife begeben. Die freie Tariffeststellung der Staatsverwaltung wurde zum erstenmale in die Concession vom 2. August 1882 für die Localbahn Ebenfurth-Leobersdorf aufgenommen, in welchem Falle vielleicht besondere Rücksichten auf die Wahrung eines so weitgehenden Einflusses der Staatsverwaltung

Digitized by Google

massgebend gewesen sein mögen. Die gleiche Bedingung ist aber auch in die Concession vom 2. Januar 1883 für die Localbahn Bistritz-Meseritsch aufgenommen worden, und zwar mit rückwirkender Kraft auf die bereits im Betriebe befindlichen Linien des Concessionärs. Hatte die Staatsverwaltung in der Folge nur selten Lust, von dieser einmal grundsätzlich hingestellten Bestimmung abzugehen, so war es kein Wunder, wenn in der Concessionswerbung von Localbahnen kein grosser Wetteifer zu Tage trat, und die Annahme scheint nicht unberechtigt, dass die wenigen Localbahnen, deren Concessionirung weiterhin erfolgt ist, wahrscheinlich bis heute unausgeführt geblieben wären, wenn nicht der Abschluss von günstigen Betriebsverträgen mit der Staatseisenbahn-Verwaltung das Zustandekommen dieser Localbahnen ermöglicht hätte. Lässt es sich nun nicht in Abrede stellen, dass solche weitgehende Anforderungen in tarifarischer Beziehung die Prosperität einer Localbahn auf eine unsichere Basis stellen, so drängt sich andererseits die Frage auf, ob das freie Tarifirungsrecht im Localbahnverkehr in der Hand der Regierung wirklich jenen Werth besitze, den man demselben beizumessen gewohnt ist. So sehr nun ähnliche Bestrebungen, insoweit sie auf die Hauptbahnen gerichtet sind, alle Anerkennung verdienen, umsomehr, wenn sie mit solcher Consequenz verfolgt werden, wie dies seit einiger Zeit in Oesterreich der Fall ist, so erscheint doch die Ausdehnung dieser Bestrebungen auf die Localbahnen weniger empfehlenswerth und der Staat wird um so eher auf diesen Einfluss verzichten müssen, als derselbe sich als ein Hinderniss für die freie Entwickelung des Localbahnverkehrs erwiesen hat. Es soll dabei nicht übersehen werden, dass, während bei Hauptbahnen die Concurrenz nur selten regulirend auf die Tarife einwirken kann, im Localverkehr verschiedene Transportmittel (Lohnfuhrwerke, bäuerliche Fuhrwerke) vorhanden sind, welche die Bildung eines Verkehrsmonopols in der Regel ausschliessen. Allerdings haben wir es hier nur mit einer periodisch auftretenden Concurrenz zu thun, die sich nach dem jeweiligen Stande der landwirthschaftlichen Arbeiten und dem Freiwerden bäuerlichen Fuhrwerkes richtet, aber gerade dieser Umstand deutet auf das

Digitized by Google

oft wechselnde Bedürfniss der Localbahnen nach Aenderung, sei es Erhöhung oder Ermässigung der Tarife hin, welchem entgegenzukommen als eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Entwickelung des Localbahnwesens angesehen werden muss. Hieraus ergiebt sich die Nothwendigkeit einer von den Hauptbahnen abweichenden Behandlung, welche der Individualität des Localbahnwesens Rechnung trägt. Dass dies in Oesterreich nicht der Fall ist, wo zahlreiche Localbahnen schon seit ihrer vor mehreren Jahren erfolgten Inbetriebsetzung die Tarife nicht geändert haben, kann kaum bezweifelt werden, und man dürfte in der Annahme nicht fehlgehen, dass insbesondere dieser Umstand von Einfluss auf die bisher verhältnissmässig geringe Rentabilität der Localbahnen gewesen ist. Auch in Preussen, dessen Localbahnwesen in seinen Grundbedingungen dem unseren am ähnlichsten ist, unterliegen die Personen- und Gütertarife, sowie Abänderungen der Tarife der Genehmigung des Ministeriums für öffentliche Arbeiten. In Betreff des Güterverkehrs werden jedoch für die ersten acht Jahre Maximaltarifsätze für die einzelnen Güterclassen vom Ministerium für öffentliche Arbeiten festgesetzt und bleibt es dem Unternehmer, unbeschadet des allgemeinen staatlichen Aufsichtsrechtes, überlassen, nach Massgabe der reichs-, respective landesgesetzlichen Vorschriften innerhalb der Grenzen dieser Maximaltarife die Tarife nach eigenem Ermessen festzustellen und jede Erhöhung oder Ermässigung ohne die Zustimmung der Aufsichtsbehörde vorzunehmen. Diese Bestimmung ist offenbar der Erwägung entsprungen, dass jede Localbahn schon durch ihre Anlage verkehrsbildend wirkt, und die Höhe der Tarife mit Rücksicht auf die kurzen Distanzen in zweiter Linie steht. Es wird in der That für die Gesammttransportkosten irrelevant sein, ob ein Metercentner Getreide, der, mehrere hundert Kilometer transitirt, auf die ersten oder letzten 10 oder 20 Kilometer einen Kreuzer mehr oder weniger Fracht zu zahlen hat, und es fragt sich daher, ob es rationell ist, die Anlage von Localbahnen auf die Gefahr vorübergehend höherer Tarife hin zu behindern. Der Mangel eines Maximaltarifs erschwert es der Localbahn-Unternehmung, zu zeit-

Digitized by Google

gemässen Tarifermässigungen zu schreiten, weil sie immer vor der vielleicht unbegründeten Besorgniss steht, ob ihr die Wiedererhöhung genehmigt werden wird. Auch die Bestimmung, dass jeder neue Tarif mindestens drei Monate aufrechterhalten bleiben muss, bevor eine Aenderung zulässig, ist geeignet, ein zeitgemässes Ansuchen um Ermässigung der Tarife zu verhindern, wenn ein Zweifel über die Zeitdauer besteht, zu welcher die Tarifermässigung erwünscht ist. Die Restituirung des Maximaltarifs ist daher für die Localbahnen als höchst wünschenswerth anzusehen, und sie kann um so leichter erfolgen, als die Revision von Maximaltarifsätzen durch das Eisenbahn-Concessionsgesetz vom Jahre 1854 von drei zu drei Jahren vorgesehen ist. Der internationale Eisenbahncongress, welcher im August dieses Jahres in Brüssel stattgefunden hat, sprach sich einstimmig dahin aus, dass die Localbahnen in tarifarischer Beziehung einer grösseren Elasticität bedürfen, und Mr. Levèl, Director der Société générale française des chemins de fer économiques, konnte mit Recht sagen: „Mögen die Localbahnen nur Herren ihrer Tarife bleiben, die Industrie kann hierbei nur gewinnen."

Bei diesem Anlasse hat sich auch Mr. de Bruyn, Präsident der Société nationale des chemins de fer vicineaux für die Unification der Localbahntarife ausgesprochen,[1] ohne dass dieser Vorschlag jedoch irgend welchen Anklang gefunden hätte. Ebensowenig wird man sich mit dem Gedanken befreunden können, die Tarifirung der Localbahnen im gesetzlichen Wege zu beeinflussen, wie dies etwa durch Aufstellung von Normalsätzen mit Abweichungen nach oben und unten geschehen könnte. Ernstere Erwägung verdient hingegen ein Vorschlag

[1] Nach de Bruyn sollen die Tarife für Vicinalbahnen möglichst einfach und leichtverständlich abgefasst sein; sie sollen lediglich eine billige Entschädigung für den von der Eisenbahn beim Transport geleisteten Dienst enthalten, also mit Ausschluss einer Classification der Frachtgüter nach ihrer Beschaffenheit lediglich eine Unterscheidung nach Massgabe der Schnelligkeit der Beförderung (à grande et petite vitesse), dann nach Massgabe der Beförderung in gedeckten oder ungedeckten Wagen, endlich nach Massgabe der Quantität des Frachtguts (5000 Kilogramm und darunter) zulassen.

Digitized by Google

Bahnen	Personen überhaupt			Einheitstaxen pro 100 Kilogramm und 1 Kubikmeter in Kreuzer ö. W.										
				Eilgüter			Frachten							
								Stückgut		Wagenladung Cl.			Specialtarif	
	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	gewöhnliche	ermässigte	besonders ermässigte	sperrige	I	II	A	B	C	1	2
Localbahnen:														
Neutitscheiner Localbahn . .	—	5·00	3·00	2·40	2·40	2·40	2·00	1·20	1·20	1·00	0·80	0·65	0·60	0·50
													bis 30 Kilom. 0·66	0·46 über 30 Kilom.
Kremsthalbahn	Zonentarif			2·50	1·00	1·00	2·00	1·20	1·0	0·90	0·80	0·70	0·60	0·50
Böhmische Commercialbahnen	5·00	3·75	2·50	2·00	1·50	1·00	1·80	1·20	1·00	0·90	0·80	0·80	0·80	0·80
										Wagenladungen à 5000 Kilogramm				
										0·90	0·90	0·90	0·90	0·90
Localbahn Czernowitz-Nowosielica	5·00	3·60	2·40	2·00	2·00	2·00	1·80	1·20	1·20	Wagenladungen à 10 000 Kilogramm 0·80	0·80	0·80	0·80	0·80
Böhmische Localbahnen der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft	—	5·00	3·00	2·00	0·80	0·80	.	0·80	0·50[1]	.	.	.	.	.
Hauptbahnen:														
K. k. österr. Staatsbahnen . .	3·00	2·25	1·50	1·60	0·59	0·59	0·88	0·59	0·50	0·36	0·28	0·26	0·32	0·26
Oesterr. Nordwestbahn . . .	2·88	1·92	1·50	1·98	0·79	0·59	0·79	0·59	0·51	0·50	0·40	0·26	0·40	0·32
Buschtiehrader Eisenbahn . .	3·84	2·88	1·92	1·98	0·79	0·59	0·79	0·59	0·53	0·50	0·40	0·26	0·40	0·32

[1] **Ausnahmsweise werden ganze Wagenladungen von Kohle, Getreide, Mahlproducten, Erdäpfel, Salz, Rüben, Düngstoffen, Holz, Bau- und Kalksteinen, Schotter, Eisensteinen, Roheisen, Erzen und Ziegeln zum Satze von 0·40 kr. per 100 Kilogramm und 1 Kil meter befördert.**

Digitized by Google

des Baurathes Plessner, wonach die Frachttarife der Localbahnen sich thunlichst den Normaltarifen jener Bahnen anschliessen sollen, in welche die Localbahnen einmünden, jedoch soll den letzteren ein Zuschlag von 20 bis 40 Procent gestattet werden. Immer wären aber die bewilligten Tarife als Maximalsätze zu betrachten. Aus der Darstellung auf Seite 51 ergiebt sich das derzeitige Verhältniss der österreichischen Localbahntarife zu denen der Hauptbahnen und, wie hieraus hervorgeht, sind die den Localbahnen bewilligten Tarife wesentlich höher als die der Hauptbahnen, allein die Concessionsbestimmungen bedingen eine Unbeweglichkeit der Tarife, welche mit Rücksicht auf die eben dargelegten Umstände die Rentabilität der Localbahnen ungünstig beeinflusst und der Ausbreitung des Localbahnwesens nicht förderlich ist.

Die Restriction der tarifarischen Zugeständnisse fällt um so schwerer ins Gewicht, als die Staatsverwaltung bei der Concessionirung von Localbahnen, abweichend von den bisher auch für Secundärbahnen zur Anwendung gelangten Bestimmungen, sich das jederzeitige Einlösungsrecht vorbehalten hat. Und damit sind wir beim zweiten Punkte angelangt, welcher bei der Concessionirung von Localbahnen in Oesterreich eine wichtige Rolle spielt. Jede Bahn hat erfahrungsgemäss eine gewisse Entwickelungsperiode durchzumachen, bis sie eine entsprechende Verzinsung des Anlagecapitals gestattet. Die Gründe dieser Erscheinung sind verschiedener Natur; zum Theile liegen sie in der nur successiven Entwickelung des volkswirthschaftlichen Nutzens der Bahnen; theils sind die Betriebsausgaben in der ersten Zeit des Betriebs einer Bahn gewöhnlich höher, indem nicht nur mannigfache Ersparungen in dieser Hinsicht erst auf Grund hinreichender Erfahrungen durchgeführt werden können, so dass der Betriebscoëfficient sich ungünstiger gestaltet, als dies nach einer längeren Betriebsperiode gewöhnlich der Fall ist.[1] In Oesterreich hat sich der Staat bei den auf Grund des Eisenbahnconcessionsgesetzes vom Jahre 1854 concessionirten Bahnen,

[1] Siehe „Die Staatssubventionen für Privatbahnen" von Dr. Gustav Gross, Wien 1882.

Digitized by Google

also auch bei den vor dem Jahre 1880 concessionirten Secundärbahnen, das Einlösungsrecht erst 20 bis 30 Jahre nach Inbetriebsetzung vorbehalten, während bei den auf Grund des Localbahngesetzes concessionirten Bahnen der Staat sich zu jeder Zeit das Einlösungsrecht vorbehält. Nur in fünf Fällen tritt bei den auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1880 concessionirten Localbahnen das Einlösungsrecht erst nach einem gewissen Zeitraum ein, so bei der Wiener Gürtelbahn nach 25 Jahren, bei den Linien Wien-Neudorf, Floridsdorf-Stammersdorf und Salzburg-Berchtesgaden nach 15 Jahren, und bei der Localbahn Ungar.-Hradisch-Brod nach 5 Jahren. Der Werth der Einlösungsrente[1] wird nun wesentlich alterirt, wenn das Einlösungsrecht des Staates nicht erst nach einem gewissen Zeitraum, sondern gleich nach der Inbetriebsetzung erfolgen kann, in welchem Falle zu unterscheiden ist, ob der Staat von seinem Einlösungsrechte erst sieben, beziehungsweise, wie es in einigen Concessionsurkunden heisst, fünf oder drei Jahre nach der Inbetriebsetzung davon Gebrauch macht oder ob er dasselbe vor diesem Zeitpunkt ausübt. In dem ersteren Falle, wo der Bemessung der Einlösungsrente die thatsächlich erzielten Betriebsergebnisse der letzten sieben, beziehungsweise fünf Jahre zu Grunde liegen, ist der Concessionär nur insofern im Nachtheil, als das Betriebsergebniss beispielsweise nach weiteren sieben Jahren sich verdoppeln kann und der Werth der Einlösungsrente in diesem Zeit-

[1] Die Einlösungsmodalitäten sind in der Regel jenen der auf Grund des Gesetzes vom Jahre 1854 concessionirten Eisenbahnen, für welche das französische cahier de charge als Muster diente, ähnlich. Hiernach werden zur Bestimmung des Einlösungspreises die jährlichen Reinerträgnisse der Unternehmung während der der wirklichen Einlösung vorausgegangenen sieben Jahre beziffert, hiervon die Reinerträgnisse der ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet. Wenn sich jedoch der so ermittelte durchschnittliche Reinertrag nicht wenigstens auf die Annuität erstrecken sollte, welche zur fünfprocentigen Verzinsung und zur Tilgung des von der Staatsverwaltung genehmigten Anlagecapitals innerhalb der Concessionsdauer nothwendig ist, so wird dieser Annuitätenbetrag als das der Bemessung des Einlösungspreises zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt.

Digitized by Google

punkt sich entsprechend erhöhen würde. Wie aber, wenn der Staat vor Ablauf von sieben, beziehungsweise fünf oder drei Jahren von seinem Auslösungsrechte Gebrauch macht? Für diesen Fall hat sich die Staatsverwaltung in fast allen Concessionsurkunden das Recht vorbehalten, die Localbahn gegen Vergütung der Anlagekosten einzulösen. Unter diesen Umständen wird das Unternehmer-Risico vollständig auf den Concessionär gewälzt, weil man davon ausgehen muss, dass die Regierung von ihrem Einlösungsrecht nur dann Gebrauch machen wird, wenn die betreffende Localbahn eine entsprechende Verzinsung abwirft. Eine Gesellschaft, welche mehrere Localbahnconcessionen besitzt, wie das so häufig der Fall ist, bleibt also immer der Eventualität ausgesetzt, dass die Regierung, wenn sie eine solche Massnahme als im Interesse des Staatsbahnnetzes gelegen erachten sollte, ihr Einlösungsrecht nur hinsichtlich der in günstiger Entwickelung begriffenen Localbahnen geltend machen wird. Indem aber die Aussicht auf eine günstige Betriebsentwickelung für das Privatcapital kein Impuls sein konnte, dem Localbahnwesen sein Interesse zuzuwenden, ist der Schwerpunkt in den Bau verlegt worden, und wir haben gesehen, dass sich die Privatunternehmung mit Vorliebe nur dem Bau solcher Localbahnen zugewendet hat, von denen sie hoffen durfte, dass sie gegen Vergütung des genehmigten Anlagecapitals seinerzeit eingelöst werden. Im Interesse einer rationellen Entwickelung des Localbahnwesens ist es aber gelegen, den Unternehmer am „Betrieb" und nicht am „Bau" zu interessiren, ein Umstand, der leider auch bei der finanziellen Unterstützung des Zustandekommens von Localbahnen, von der später die Rede sein wird, nicht berücksichtigt wurde. Vielleicht kann ein Blick auf die einschlägigen Bestimmungen der benachbarten Staaten dazu beitragen, die ungünstige Wirkung der in Oesterreich in Anwendung stehenden Einlösungsbestimmungen zu beleuchten. Die preussischen Normal-Concessionsbedingungen vom Jahre 1879 sagen: „Der Concessionär ist verpflichtet, den Betrieb seiner Bahn der Verwaltung einer anschliessenden Bahn gegen Gewährung einer jährlichen Rente, welche wenigstens $4^1/_2$ Procent des Anlagecapitals beträgt, zu überlassen,

Digitized by Google

falls der Minister für öffentliche Arbeiten diese Betriebsüberlassung im öffentlichen Verkehrsinteresse für erforderlich erachtet." Durch diese Bestimmung, welche den öffentlichen Interessen vollständig Rechnung trägt, bleiben also dem Concessionär die Chancen einer günstigen Betriebsentwickelung gewahrt. Ja, die preussischen Normal-Concessionsbedingungen kennen das Einlösungsrecht überhaupt nicht, ebensowenig wie das Heimfallsrecht, durch dessen Fortfall der Staat die Rentabilität einer Localbahn wesentlich begünstigt.[1] In Frankreich, wo das Gesetz vom Jahre 1880 den Schwerpunkt des Localbahnwesens vollständig in den „Betrieb" legt, anstatt in den „Bau", wie es früher der Fall war, hat sich der Staat allerdings das Recht vorbehalten, jederzeit eine Localbahn als Staatseigenthum zu erklären, sobald sie allgemeines Interesse gewinnt. In einem solchen Falle wird aber die Entschädigung an den Concessionär von einer aus neun Mitgliedern bestehenden Commission bestimmt, welche vom Minister für öffentliche Arbeiten und dem Concessionär gewählt wird.[2] Erst wenn die Einlösung nach Ablauf von 15 Jahren erfolgt, wird die Entschädigungssumme nach dem Durchschnitt der letzten 7 Jahre unter Ausschluss der zwei ungünstigsten ermittelt. In anderen Staaten hat sich die Localbahn-Gesetzgebung mit dem Einlösungsrecht überhaupt nicht beschäftigt, während sich dasselbe in Oesterreich als ein Hinderniss für die speculative

[1] Nur im Staatsvertrag mit Oesterreich-Ungarn vom 14. März 1885, betreffend mehrere Eisenbahnanschlüsse an der österreichisch-preussischen Grenze, hat sich die preussische Regierung bezüglich der in ihrem Gebiete gelegenen Theilstrecken der Linie Hannsdorf-Ziegenhals das Heimfallsrecht im Sinne des österreichischen Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 vorbehalten.

[2] In die Eisenbahnconventionen vom Jahre 1882 wurden folgende Einlösungsbestimmungen aufgenommen: „Wenn der Staat von dem ihm laut Bedingnissheft zustehenden Rückkaufsrecht innerhalb der nächsten 15 Jahre Gebrauch macht, so ist der Preis der auf Grund der neuen Verträge gebauten Bahnen nach den wirklich verwendeten Herstellungskosten derselben zu berechnen, welchen diejenigen Beträge hinzutreten, um welche in den ersten Betriebsjahren die Betriebskosten die Roheinnahmen überstiegen haben."

Digitized by Google

Beschäftigung des Privatcapitals erwiesen hat. Denn durch die Beschränkung des Tarifirungsrechts, sowie durch die Stipulirung des jederzeitigen Einlösungsrechts ist die Realisirung eines Localbahnprojects jenes natürlichen Anreizes entkleidet worden, welcher als die Triebfeder für die Bethätigung des Privatcapitals auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues angesehen werden muss.

Es kann demnach keinem Zweifel unterliegen, dass die bei der Concessionirung von Localbahnen bisher in Anwendung gebrachten Normen nicht die geeigneten Mittel sind, um für die nächste Zeit eine lebhaftere Thätigkeit im Localbahnbau vorzubereiten, und eine Aenderung in dieser Richtung erweist sich um so wünschenswerther, als die Erfahrung gezeigt hat, dass die in Frage kommenden Bestimmungen bisher ohne irgend welchen praktischen Werth für die Regierung gewesen sind, dafür aber geeignet erscheinen, abschreckend auf die Privatunternehmung zu wirken.

Insoweit es sich bei der Concessionirung von Localbahnen darum handelt, für genügende Cautelen zu sorgen, damit der Bau von Localbahnen vor schädlichen Auswüchsen, welche den österreichischen Eisenbahncredit einer neuen Gefahr aussetzen könnten, bewahrt werde, wird die Staatsverwaltung schon vermöge ihres Einflusses auf die finanzielle Durchführung der Localbahnen in die Lage kommen, entsprechende Massnahmen vorzukehren. Die Nothwendigkeit einer grundsätzlichen Regelung der Finanzirungs-Modalitäten wird sich übrigens unter allen Umständen bei einer Revision des Gesetzes vom 25. Mai 1880 ergeben. Der Mangel jeglicher Bestimmung über das Recht einer Localbahn, Prioritäten auszugeben, hat schon das Zustandekommen mancher Localbahn im letzten Augenblick vereitelt. Es soll hier nicht die Berechtigung einer Localbahn zur Prioritätenausgabe untersucht, sondern nur constatirt werden, wie nachtheilig der Mangel einer grundsätzlichen Bestimmung für das Zustandekommen von Localbahnen ist, und zwar aus dem Grunde, weil bei ungleicher Behandlung das Privatcapital einer Unternehmung, die das Recht zur Prioritätenausgabe nicht erlangt hat, von vornherein und vielleicht mit Unrecht Misstrauen entgegenbringen wird. Ein Hinweis

Digitized by Google

auf die im Anhange enthaltenen einschlägigen Concessionsbestimmungen wird diese Ansicht erhärten. Im ersten Jahre der Wirksamkeit des Gesetzes vom Jahre 1880 erhielten die Localbahnen nur die Bewilligung zur Ausgabe von Actien, wenn man von der Neutitscheiner Localbahn absieht, welcher gestattet wurde, von der Commune garantirte Obligationen auszugeben. Im Jahre 1880 entschloss sich die Regierung, die Bewilligung zur Prioritätenausgabe zu ertheilen, und die am 9. Mai 1881 concessionirten böhmischen Commercialbahnen erhielten die Erlaubniss, nach Inbetriebsetzung der projectirten Linien bis zur Hälfte des genehmigten Anlagecapitals Prioritäten auszugeben. In der Folge wurde die Ausgabe von Prioritäten nicht nur von dem Zeitpunkte der Inbetriebsetzung, sondern auch davon abhängig gemacht, dass die Verzinsung und Tilgung aus dem erzielten Reinerträgniss gesichert seien. Auch wurde für diesen Fall die Höhe der Prioritätenausgabe auf ein Drittel des genehmigten Anlagecapitals restringirt. Nur der Localbahngesellschaft wurde analog den böhmischen Commercialbahnen die Bewilligung zur Prioritätenausgabe nach Inbetriebsetzung ohne weiteren Nachweis der Reinertragsziffern ertheilt, und ebenso war dies bei den den Hauptbahnen concessionirten Localbahnen der Fall. Bei der Localbahn Jaroslau-Sokal sollte die Höhe der Prioritätenausgabe zwei Drittel des Anlagecapitals nicht übersteigen. An einem bestimmten Princip ist indessen auch in der Folge nicht festgehalten worden. Der im Mai 1882 concessionirten Localbahn Schwechat-Mannersdorf wurde die Prioritätenausgabe überhaupt nicht gestattet, während anderen Unternehmungen diese Bewilligung wieder ertheilt wurde. In dem zufälligen Umstande, dass gerade Localbahnen, denen die Prioritätenausgabe nicht gestattet wurde, zu grösserer Rentabilität gelangt sind, scheint aber ein triftiger Beweis zu liegen, dass in der Regel ein richtiger Massstab für die Entwickelungsfähigkeit einer Localbahn erst auf Grund der Erfahrung gewonnen werden kann. Eine ungleichmässige Behandlung ist hier aber sehr geeignet, Misstrauen hervorzurufen, welchem sofort der Boden entzogen wird, sobald die Frage der Prioritätenausgabe principiell geregelt ist; sei dies auch durch die von der Regierung in Aussicht genommene

Digitized by Google

Bestimmung, dass die Ausgabe von Prioritätsobligationen in allen Fällen insolange ausgeschlossen bleibt, als nicht die Verzinsung und Tilgung in dem erzielten Reinerträgnisse der Bahn ausreichende Bedeckung finden.

Solcher Art sind die Schwierigkeiten, welche sich der Bethätigung des privaten Unternehmungsgeistes auf dem Gebiete des Localbahnwesens in Oesterreich entgegenstellen; jedenfalls stehen dieselben in grellem Gegensatze zu dem Beschluss, welchen die Localbahncommission der italienischen Deputirtenkammer gefasst hat und der dahin geht, dass im gesetzlichen Wege Vorkehrungen getroffen werden, welche es verhindern, dass die Regierung, die Communen und Provinzen den Localbahnunternehmungen irgend welche Beschränkungen auferlegen. Möchten doch auch in Oesterreich die Worte Weber's Beherzigung finden, dass die Wirksamkeit der Gesetzgebung im Localbahnwesen weit weniger im Gebieten, Begrenzen und Festhalten, als im Befreien vom Herkömmlichen, im Gewährenlassen, Gestatten und Verallgemeinern bestehen müsse!

Die Wirksamkeit des Localbahngesetzes vom 25. Mai 1880 wurde in der letzten Session des Reichsraths bis 1. Juli 1886 verlängert und gleichzeitig hat die Regierung einen Gesetzentwurf eingebracht, der zwar nicht zur Verhandlung kam, aber voraussichtlich in der neuen Session unverändert erneuert werden dürfte. Auch der neue Gesetzentwurf enthält sich einer grundsätzlichen Behandlung der für den Bau und Betrieb von Localbahnen in Anwendung kommenden Normen, hingegen bestimmt derselbe, dass die bisher für den Bau von Localbahnen gewährten Begünstigungen einzuschränken sind und insbesondere die Steuerfreiheit von 30 auf 20 Jahre herabzusetzen sei. Da wird man fragen müssen, ob dann ein Localbahngesetz überhaupt noch ein Bedürfniss ist. Man sollte glauben, dass heute, wo die besseren Linien zum Theil ausgebaut sind, eher eine Erweiterung der bisher gewährten Begünstigungen zu erwarten wäre, um das Interesse für den Localbahnbau wieder zu beleben. Dass die Nothwendigkeit hierzu vorliegt, unterliegt keinem Zweifel. Allerdings sagt die Regierung im Motivenbericht zum Localbahn-Gesetzentwurf,

Digitized by Google

der im Frühjahr eingebracht wurde, dass die Geldbeschaffung für solche Localbahnen, welche eine entsprechende Verzinsung und Tilgung des aufzuwendenden Anlagecapitals mit einiger Wahrscheinlichkeit in Aussicht stellen, durch in- und ausländische Capitalskräfte im Allgemeinen keiner Schwierigkeit unterliege und die Realisirung derartiger Projecte füglich der Privatspeculation im Zusammenwirken mit dem Interessenten überlassen bleiben könne. Allein seitdem ist in der Concessionirung von Localbahnen ein vollständiger Stillstand eingetreten, und von der in Aussicht gestellten Bethätigung der privaten Unternehmung ist wenig wahrzunehmen, obwohl man annehmen sollte, dass das Capital gerade jetzt mit Rücksicht auf die andauernd niedrigen Zinsfussverhältnisse leichter für Investitionen im Eisenbahnbau zu gewinnen wäre, als dies in einem früheren Zeitpunkte der Fall sein mochte.

IV.

So wenig nun der gegenwärtige Stand der österreichischen Localbahngesetzgebung geeignet erscheint, das Interesse der Privatunternehmung für den Bau von Localbahnen zu beleben, so kann es doch keinem Zweifel unterliegen, dass eine Aenderung in dieser Richtung allein nicht ausreichen dürfte, um das so lebhaft hervortretende Bedürfniss nach dem Bau neuer Localbahnen zu befriedigen. Es erscheint vielmehr nothwendig, gleichzeitig den Aufgaben der Gesetzgebung auch von dem Gesichtspunkte näher zu treten, inwieweit es dem Staate und den Interessenten obliegt, das Zustandekommen von Localbahnen durch finanzielle Beihilfe zu unterstützen. In denjenigen Staaten, in welchen dem Localbahnwesen die gleiche wichtige Stellung zugewiesen wurde, wie bei uns: in Frankreich, Belgien, Preussen und Italien, ist die Frage der Subventionirung von Localbahnen bereits einer grundsätzlichen Lösung zugeführt worden, und auch wir werden uns nicht länger der Nothwendigkeit entziehen können, in dieser Richtung gewisse Normen aufzustellen. Allerdings zählt die Frage der Subventionirung von Localbahnen zu den schwierigsten, die noch in der Eisenbahngesetzgebung aufgetaucht sind, und die Ansichten, wie dieselbe am besten zu lösen sei, gehen

Digitized by Google

sehr auseinander. Zu weit scheint jedenfalls Sax zu gehen, der in seinem Werke „Die Verkehrsmittel" die Behauptung aufstellt, der Bau von Localbahnen falle den Selbstverwaltungskörpern zu, und wo eine Staatssubvention verlangt werde, sei der Bau einer Localbahn gewöhnlich verfrüht. Wir glauben vielmehr in dem Zusammenwirken des Staates und der Interessenten die zweckmässigste Lösung der Subventionsfrage zu erblicken, wobei die Verpflichtungen des Staates mehr moralischer Natur sein können. In erster Linie ist das Eingreifen des Staates nothwendig, weil die Gemeinden nur dann in der Lage sind, das erforderliche Capital unter günstigen Bedingungen zu beschaffen, wenn der Staat für die betreffenden Verpflichtungen seine Garantie gewährt. In wirksamer Weise wird der Staat das Zustandekommen von Localbahnen ferner unterstützen durch Beistellung des technischen Personals für die Vorarbeiten und durch entsprechende Betheiligung an der Bedeckung der im Uebrigen von den Provinzen und Gemeinden zu tragenden Baukosten.

Bevor wir in die Erörterung der Subventionsfrage näher eingehen, wollen wir einen Blick auf die in anderen Staaten für die Subventionirung von Localbahnen bestehenden Normen werfen. In Belgien, wo das ganze Localbahnwesen auf der Gründung der Société nationale des chemins de fer de vicineaux basirt, besteht der Grundsatz, dass die Betheiligung des Staates durch Uebernahme von Actien nicht über die Hälfte gehen soll, während die andere Hälfte von den Provinzen und Gemeinden übernommen werden muss. Die besondere Beihilfe des Staates besteht aber darin, dass die von der Gesellschaft ausgegebenen Obligationen Staatsgarantie besitzen. In Italien wurde die Errichtung einer eigenen Eisenbahncassa beschlossen, um den Provinzen und Gemeinden, deren Beitragsleistung durch das Gesetz vom 29. Juli 1879 mit 10, beziehungsweise 20 Procent festgesetzt wurde, die Möglichkeit zu bieten, den ihnen durch das Gesetz auferlegten Verpflichtungen nachzukommen, indem der Staat die für Rechnung der Interessenten ausgegebenen Obligationen garantirt. Inwieweit die Belastung der Provinzen und Gemeinden aus Anlass der mit den Betriebsgesellschaften abgeschlossenen Conventionen restringirt wurde, ist bereits früher

Digitized by Google

erörtert worden.[1] In Frankreich wird durch das Gesetz vom Jahre 1880 bestimmt, dass die französische Regierung in dem Falle, als die Betriebseinnahmen nicht hinreichen, die Betriebskosten zu decken und das Anlagecapital mit 5 Procent zu verzinsen, eine Subvention gewährt, welche sich aus einem fixen und variabeln Theil zusammensetzt. Der erstere beträgt für Localbahnen und Dampftramways 500 Francs pro Kilometer; der zweite ist gleich dem Vierttheile jener Summe, welche nöthig ist, um die jährlichen Brutto-Einnahmen, abzüglich Steuern, auf 10.000, respective 8000 Francs, eine Alternative, die von Normal- oder Schmalspur abhängt, und 6000 Francs für Dampftramways zu bringen. Die Subvention soll 10.500, respective 8500 oder 6500 Francs nicht übersteigen. Dabei wird die Bedingung gestellt, dass die concessionirende Gemeinde oder Departement eine gleich hohe Subventionssumme gewähre; auch darf der Gesammtbetrag, welchen der Staat jährlich in dem Departement an Localbahnen oder Dampftramways bezahlt, 400.000 Francs nicht überschreiten. Die Rückerstattung der geleisteten Unterstützung hat zu erfolgen, sobald der Reinertrag der subventionirten Bahn eine 6procentige Verzinsung der Baukosten zulässt. Der Reinertrag ist in diesem Falle zwischen Staat und Departement, respective zwischen jenem und allen übrigen Interessenten im Verhältniss ihrer geleisteten Beiträge zu theilen. In Preussen wird die finanzielle Betheiligung der Staatsverwaltung durch die Grundzüge für die „Gewährung staatlicher Beihilfen zu dem Bau von Localbahnen" geregelt. Hiernach kann die Gewährung staatlicher Beihilfe nur erfolgen, wenn: 1. der gesammte Grund und Boden von den Interessenten der Bahn beschafft wird und der Unternehmung der letzteren unentgeltlich oder gegen eine mässige, vom Minister für öffentliche Arbeiten festzusetzende Gesammtvergütung lastenfrei zur Verfügung gestellt wird; dass 2. Provinzen, Kreise oder Communalverbände, deren Bezirk von der zu subventionirenden Bahn durchschnitten wird, an dem Anlagecapital, in welches Grunderwerbungskosten bei unentgeltlicher Beistellung des

[1] Vergl. Seite 18

Digitized by Google

Grund und Bodens seitens der Interessenten überhaupt nicht, anderenfalls nur die vom Minister festgesetzte Gesammtvergütung einzubeziehen sind, sich betheiligen; 3. die Uebernahme von Actien durch die Staatsverwaltung darf den vierten Theil des Capitals und die Subvention von 15.000 Mark pro Kilometer Bahnlinie nicht übersteigen und innerhalb dieser Grenzen nur bis zum Belauf des Gesammtbetrages derjenigen Actien erfolgen, welche von den Provinzen, Kreisen oder Communalverbänden gezeichnet worden sind.[1] Ausser der Uebernahme von Stammactien kann die finanzielle Unterstützung auch durch pachtweise Uebernahme des Betriebs erfolgen. Dieser Fall kann aber nur eintreten, 1. wenn die Localbahn an die Staatsbahnen unmittelbar anschliesst, 2. wenn sie normalspurig ist, 3. wenn Provinzen, Kreise oder Gemeindeverbände am Anlagecapital sich mit mindestens ein Sechstel betheiligen und auf die Verzinsung dieses Antheils aus dem Pachtzins über den Betrag von 2 Procent ihres Antheils hinaus so lange verzichten, als nicht den übrigen Betheiligten eine 4procentige Verzinsung ihres Capitals aus dem Pachtzinse zu Theil geworden ist. Auch das ungarische Localbahngesetz enthält Bestimmungen betreffs der finanziellen Unterstützung von Localbahnen, die sich aber als unzulänglich erwiesen haben, und zwar deshalb, weil hier von der Einmischung des Staates bei der Capitalsbeschaffung abgesehen worden ist. Aehnlich wie das Gesetz vom 12. Juli 1865 in Frankreich den Departements und Gemeinden gestattet hat, die Hilfsmittel, welche durch das Gesetz vom 21. Mai 1836 zur Herstellung von Vicinalstrassen vermittelst Zuschlag zu den directen Steuern geschaffen wurden, zu verwenden, so wurden auch in Ungarn die Municipien ermächtigt, den Bau von Localbahnen mit einem Theil ihrer öffentlichen Arbeiten zu unterstützen und denselben eine nicht über zehn Jahre hinausreichende Garantie zu gewähren. Ferner wurden die ungarischen Staatsbahnen verpflichtet, auf Wunsch des Concessionärs den Betrieb zu den Selbstkosten — auf Grund des Durchschnitts des Gesammtnetzes — zu übernehmen. Wie schon früher erwähnt wurde, gestattet das ungarische Localbahnnetz die

[1] Zeichnen die Communalverbände Actien, so kann auch der Staat Actien übernehmen.

Digitized by Google

Ausgabe von Prioritäten bis zu zwei Fünftel des Anlagecapitals, wenn die interessirten Besitzer der Gegend die Garantie für Verzinsung und Tilgung derselben übernehmen. Da diese Bestimmungen nicht von dem gewünschten Erfolg begleitet gewesen sind, war auch die ungarische Regierung bestrebt, durch Abschluss von Betriebsverträgen das Zustandekommen von Localbahnen zu fördern. Dies ist z. B. bei der 115 Kilometer langen Zagorianer Bahn in der Weise geschehen, dass der Betrieb der Eisenbahn vertragsmässig von den ungarischen Staatsbahnen übernommen wurde, welche einen jährlichen Pachtschilling in solcher Höhe garantiren, dass die 5procentige Goldverzinsung der Prioritätsactien und eine circa $3^1/_2$procentige Verzinsung der Stammactien gesichert erscheinen. Bei der Sicherstellung der Biharer Bahnen wurde hingegen der Vorgang eingehalten, dass der Staat 300.000 Gulden in Stammactien übernimmt und das Municipium des Biharer Comitats ermächtigt wird, zu Lasten seines Fonds für öffentliche Arbeitsleistungen ein in 50 Jahren zu tilgendes Anlehen abzuschliessen.

Wir haben jetzt die verschiedenartigen Formen des staatlichen Einflusses auf das Zustandekommen von Localbahnen mit Rücksicht auf dessen finanzielle Beihilfe beleuchtet und haben gesehen, dass diese letztere in Frankreich, Italien, Belgien und Preussen grundsätzlich geregelt wurde, während Ungarn seine Municipien wenigstens mit entsprechenden Befugnissen ausgestattet hat, die, wenn vorläufig noch ohne Erfolg, doch nach der Richtung gewürdlgt werden müssen, dass auch in Ungarn eine grundsätzliche Lösung der Subventionsfrage als nothwendig erachtet wurde.

In Oesterreich finden wir aber weder das Eine, noch das Andere. Wir besitzen bis nun überhaupt keine Normen, welche die Betheiligung der Interessenten oder des Staates an dem Bau von Localbahnen regeln würden, sondern die Regierung hat sich vorbehalten, von Fall zu Fall an den Reichsrath heranzutreten.

Die staatliche Unterstützung bestand bisher 1. in der Uebernahme von Stammactien, 2. in der Gewährung von Hypothekardarlehen, 3. im Abschluss von Betriebsverträgen. Bei der Uebernahme von Stammactien durch den Staat, deren

Digitized by Google

Höhe von Fall zu Fall wechselt, wird der Vorgang eingehalten, dass das Anlagecapital in Prioritäts- und Stammactien eingetheilt wird, von denen die Staatsverwaltung Stammactien, die Interessenten Prioritätsactien und einen Theil der Stammactien übernehmen, wobei vorausgesetzt wird, dass die Verzinsung der Stammactien erst dann beginnt, wenn die Prioritätsactien eine 5procentige Verzinsung erlangt haben. Die Gewährung von Hypothekardarlehen ist nur zweimal zur Anwendung gelangt, nämlich bei der Concessionirung der Localbahn Hannsdorf-Ziegenhals und Budweis-Salnau, in Hinblick auf das statutenmässige Recht des Concessionärs (Localbahngesellschaft), für diese Linien Prioritäten emittiren zu dürfen. In diesem Falle hat also der Staat ein in 60 Jahren rückzahlbares Hypothekardarlehen gewährt, dessen Verzinsung jedoch in zweite Rangordnung tritt. Die dritte Art der staatlichen Unterstützung betrifft solche an das Staatsbahnnetz anschliessende Localbahnen, mit denen Betriebsverträge vereinbart werden. In diesem Falle wird mit dem Concessionär ein Vertrag abgeschlossen, in welchem sich der Staat bereit erklärt, den Betrieb gegen pauschalmässige Fixirung des Procentsatzes der Bruttoausgaben zu übernehmen.[1] Die Fixirung der finanziellen Beitragsleistung bleibt der Regierung, beziehungsweise der Staatseisenbahnverwaltung anheimgegeben, welche den Procentsatz der Ausgaben — dieser schwankt bisher zwischen 40 bis 60 Procent — festsetzt. Unter finanzieller Mitwirkung der Regierung sind bisher sechs Localbahnen in einer Länge

[1] Selbstständig wurden Ende Juni 1885 nur folgende Localbahnen betrieben:

Bozen-Meran	32	Kilometer
Böhmische Commercialbahnen	189	„
Czernowitz-Novosielica	31	„
Hietzing-Perchtoldsdorf	10	„
Kremsierer Eisenbahn	43	„
Kremsthalbahn	56	„
Kuttenberger Localbahn . . .	4	„
Neutitscheiner Localbahn . . .	8	„
Localeisenbahn-Gesellschaft . .	188	„
Stauding-Stramberger	18	„
	579	Kilometer

Digitized by Google

von 210 Kilometer concessionirt worden, an welchen sich der Staat mit einem Betrag von 3,155.000 Gulden betheiligt hat. Ausserdem sind durch die Specialgesetze vom 29. April und 1. Mai 1885 weitere 3·1 Millionen Gulden zu diesem Zwecke bewilligt worden, wie aus der Darstellung auf Seite 66 und 67 hervorgeht.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass der Staat auch den Bau von Localbahnen für eigene Rechnung übernommen hat, und zwar wurden, seitdem das Localbahngesetz in Wirksamkeit getreten ist, durch das Gesetz vom 28. December 1881 die Theilstrecke der galizischen Transversalbahn Stanislau-Husiatyn, durch das Gesetz vom 1. Juni 1883 die Localbahn Triest-Herpelje, und mit Gesetz vom 5. Juni 1883 die Localbahn Siveric-Knin sichergestellt; zusammen circa 200 Kilometer.

Wie aus der nachstehenden Darstellung hervorgeht, ist das Ausmass der jeweiligen staatlichen Unterstützung sehr verschieden und schwankt zwischen 8584 und 16.552 Gulden pro Kilometer. Ebenso verschieden ist die Heranziehung der Interessenten, so dass z. B. das Land für die 59 Kilometer lange Mühlkreisbahn 200.000, und für die 72 Kilometer lange Bahn Lemberg-Rawa 120.000 Gulden, in andern Fällen überhaupt nichts beisteuert. Auf Beitragsleistungen der Anrainer wird nur selten Rücksicht genommen, sondern die Regel ist, dass sich ein Unternehmer findet, der, im Falle für eine Localbahn ein staatlicher Beitrag in Aussicht gestellt wird, die Haftung für die Aufbringung des restlichen Capitals übernimmt, wobei immer die Sicherstellung der Staatsunterstützung in zweite Stelle tritt. Ebenso verschieden ist die Heranziehung der Interessenten bei den auf Rechnung des Staates auszuführenden Localbahnen. Bei der galizischen Transversalbahn hatte das Land einen fixen Beitrag, bei der Linie Triest-Herpelje 5 Procent der Anlagekosten zu tragen, während bei Siveric-Knin der Staat allein die Kosten trägt. Auch der neue Gesetzentwurf beschränkt sich darauf, eine allgemeine Directive für den diesfalls einzuhaltenden Vorgang zu schaffen, welcher dahin präcisirt wird, „dass derartige, nach wie vor auf dem Wege der Gesetzgebung zu gewährende finanzielle Unter-

Digitized by Google

	Kilometer	Gesammt-Nominal-Anlagecapital	Betheiligung der Staatsverwaltung	Betheiligung pro Kilometer	Anlagecapital pro Kilometer
Kremsmünster-Michldorf .	21	0·650	300.000	14.286	30.953
Czernowitz-Novosielica . .	31	1·050	350.000	11.290	33.870
Hannsdorf-Ziegenhals . .	49·5	3·300	600.000	12.121	66.667
Asch-Rossbach	15	0·620	280.000	18.666	41.333
Budweis-Salnau	72·5	4·000	1,200.000	16.552	55.172
Fehring-Fürstenfeld . . .	21	1·055	425.000	20.238	50.238
Mühlkreisbahn	59	2·300	900.000	15.254	38.983
Bukowinaer Localbahnen .	139·8	5·600	1,100.000	8.584	40.057
Lemberg-Rawa	72	3·600	900.000	12.500	50.000
Laibach-Stein	22	0·771	200.000	9.090	35.045

Digitized by Google

Betheiligung auf Grund des Gesetzes vom	Concession vom	Betheiligung des Landes	Betheiligung sonstiger Interessenten
29. Mai 1882	26. Aug. 1882	100.000 fl. in Actien	250.000 fl.
24. Apr. 1883	5. Juni 1883	—	Lemb.-Cz.-E. 500.000 fl. And. Int. 200.000 fl.
7. Juni 1883	5. März 1885	nicht bedingt, aber m. 300.000 fl. theils f. perdu, theils sec. Obl. in Aussicht genommen	Localbahnges. 2·4 Mill. $4^1/_2$procent. Prioritäten
4. Apr. 1884	15. Juli 1884	—	Interessenten 340.000 fl.
8. Apr. 1884	30. Aug. 1884	—	Interessenten 200.000 fl. Loclbg.$4^1/_2$pr.Pr.2,600.000fl.
8. Apr. 1884	2. Juli 1884	Jahressubvention von 3000 fl. auf die Dauer v. zehn Jahren u. Uebernahme 50.000 fl. Prioritätsactien	Interessenten 580.000 fl.
29. Apr. 1885	—	200.000 fl.	Interessenten 1·2 Mill.
1. Mai 1885	—	280.000 fl. in Actien	Lemb.-Czern. Eis. 1·870 Mill. Gr.-or. Relgsfd. 1·00 „ Sonst. Interess. 1·63 „
1. Mai 1885	—	im Verein mit der Stadt Lemberg 120.000 fl. nicht rückzahlbar	Lemb.-Czern. Eis. 2·3 Mill. Schienenlieferung 0·28 „
1. Mai 1885	—	50.000 fl. Actien	Untern. 521.000 fl.

Digitized by Google

stützungen nur für solche Localbahnen in Aussicht gestellt werden, bezüglich deren die Nothwendigkeit oder Nützlichkeit der Bahnanlagen, sowie der Umstand genügend dargethan erscheint, dass die für die Durchführung des Projects erforderlichen Geldmittel von den Interessenten, ungeachtet der von denselben bethätigten Opferwilligkeit, nicht vollständig aufgebracht werden können und demnach das Zustandekommen der Bahn von der Gewährung einer staatlichen Unterstützung abhängt". Nachdem aber die Regierung, wie wiederholt betont worden ist, schon bisher an diesem Grundsatze festgehalten hatte, so ist nicht einzusehen, welchen Einfluss die Aufnahme einer solchen allgemeinen Bestimmung auf die Entwickelung des Localbahnwesens haben könnte. Die Nothwendigkeit einer finanziellen Unterstützung hat die Regierung aber selbst zugegeben, indem sie im Motivenbericht zum neuen Gesetzentwurf sagt, dass neben den Projecten, welche der Ausführung der Privatindustrie überlassen bleiben sollen, auch solche Projecte vorhanden sind, welche bei unbestreitbarer volkswirthschaftlicher Wichtigkeit doch wegen der Kostspieligkeit der Anlage oder aus andern Ursachen im Vorhinein eine entsprechende Verzinsung des Gesammtanlagecapitals für eine längere Reihe von Jahren nicht in Aussicht stellen. Lassen sich nun die Schwierigkeiten einer gesetzlichen Regelung der Subventionsfrage schon mit Rücksicht auf die Bestrebungen, welche auf die Herstellung des Gleichgewichts im Staatshaushalte gerichtet sind, nicht verkennen, so liegt doch die Nothwendigkeit an der Hand, dass gewisse Normen für die Subventionirung aufgestellt werden, welche, ohne die Regierung zu verpflichten, grundsätzlich die Bedingungen darstellen sollen, von welchen die Staatsverwaltung ihre finanzielle Betheiligung auf dem Zustandekommen von Localbahnen abhängig macht. Ein solcher Vorgang erschiene uns ganz geeignet, die Interessenten zur äussersten Anspannung ihrer Mittel zu veranlassen, während es der Regierung unter den gegenwärtigen Verhältnissen ziemlich schwer ist, in jedem einzelnen Falle den Umfang der Leistungsfähigkeit der Interessenten zu prüfen und einer ungerechtfertigten Belastung des Budgets vorzubeugen. Zu diesem Zwecke dürfte sich vor Allem die Organisirung von

Digitized by Google

Bezirksverbänden als nothwendig erweisen, wie eine solche vornehmlich zur Durchführung von Strassenbauten bereits in einigen Kronländern besteht.

Es wirft sich nun die Frage auf, ob eine grundsätzliche Regelung der finanziellen Betheiligung der Staatsverwaltung an dem Bau und Betrieb von Localbahnen auf der bisherigen Basis zur Förderung des Localbahnbaues beitragen würde. Die Erfahrung hat uns nämlich gezeigt, dass das Privatcapital keine besondere Vorliebe den Titres jener Unternehmungen entgegenbringt, bei denen auch eine Betheiligung des Staates vorgesehen ist, weil besorgt wird, die Regierung werde einen zu weitgehenden Einfluss auf den Betrieb der auf diese Weise zu Stande gekommenen Localbahnen nehmen wollen.[1] Es ergiebt sich hieraus, dass, insoweit eine Erweiterung der früher erörterten Zugeständnisse im Concessionsverfahren einer Bethätigung der Privatspeculation auf dem Gebiete des Localbahnbaues keinen genügenden Spielraum mehr zu bieten vermag, es Aufgabe des Staates ist, den Selbstverwaltungskörpern vor Allem durch Gewährung moralischer Unterstützung, wie sich eine solche aus dem Principe der Zinsengarantie für die von den Selbstverwaltungskörpern zu übernehmenden Verpflichtungen ergeben würde, die Mittel zur Entfaltung einer mit ihren Kräften in Einklang bestehenden Thätigkeit zu bieten.[2] Und hierin ist die wichtigste der Aufgaben gelegen, welche wir uns gestellt haben, indem wir durch Vorführung der einschlägigen, in den einzelnen Staaten acceptirten Normen die Anregung bieten wollten, dass auch bei uns endlich zur Ergreifung positiver Massnahmen auf dem Gebiete der Localbahn-Subventionirung geschritten werde.

Noch in anderer Richtung dürften die in fremden Staaten gemachten Erfahrungen geeignet erscheinen, von uns in Nutzanwendung gezogen zu werden, nämlich in Bezug auf die

[1] Hierauf ist auch die Verzögerung in dem schon vor zwei Jahren sichergestellten Bau der Localbahnen Hannsdorf-Ziegenhals und Budweis-Salnau zurückzuführen.

[2] Die Jahresleistung an directen Steuern könnte den geeigneten Massstab für die von den Gemeinden zu übernehmenden Verpflichtungen bieten.

Digitized by Google

Heranziehung der garantirten Eisenbahngesellschaften zum Bau von Localbahnen auf der Grundlage, wie sie in Frankreich zur Anwendung gelangt ist. So wie Frankreich, ist auch der österreichische Staat in dem Falle, Gläubiger vieler Eisenbahngesellschaften zu sein, deren Verpflichtungen sich aus dem Garantieverhältniss entwickelt haben und bis heute zu einer ansehnlichen Höhe herangewachsen sind. Am 31. December 1884 hatte der Staat für Garantiezuschüsse bereits 123 Millionen, für Verzugszinsen 36·8 Millionen, also zusammen 159·8 Millionen Gulden zu fordern, nachdem in Folge der Verstaatlichung im Laufe dieses Jahres 117 Millionen Gulden Garantieforderungen zur Abschreibung gelangt waren. Berücksichtigt man die durch die Verstaatlichung der Vorarlberger Bahn abzuschreibenden 12 Millionen und die für die mährisch-schlesische Nordbahn rückzuzahlenden 10·8 Millionen, so erübrigt dann noch eine Garantieforderung des Staates von 137 Millionen. Bei Besprechung der französischen Localbahngesetzgebung hat sich uns bereits Gelegenheit geboten, darauf hinzuweisen, in welcher Weise der französische Staat, als es sich um den Abschluss der neuen Conventionen im Jahre 1882 handelte, es verstanden hat, die Garantieschuld der Gesellschaften in der Höhe von 550 Millionen zu verwerthen. Auf die Garantieschuld der sechs grossen Eisenbahngesellschaften hatte Léon Say in seinem mit Erfolg durchgeführten Plane den Schwerpunkt gelegt, weil er mit Recht sich sagen durfte, die Gesellschaften wären in der Lage, die zum Bau neuer Bahnen erforderlichen Geldmittel unter günstigeren Bedingungen zu beschaffen, als es der Staat im Stande wäre. Es genüge, wenn dieser den Gesellschaften seine moralische Unterstützung durch Gewährung der Staatsgarantie zuwende. Und auf diese Weise ist in Frankreich durch die Eisenbahngesellschaften ein neues Eisenbahnnetz in einer Länge von fast 9000 Kilometer sichergestellt worden.[1] In ähnlicher Weise wären in Oesterreich die garantirten Bahnen zum Eisenbahnbau heranzuziehen, indem dieselben in der Höhe der

[1] Auch das auf eine neue Ordnung des russischen Eisenbahnwesens gerichtete Project Poliakow's basirt auf der Rückzahlung der Subventionsschuld von 100 Millionen Rubel der russischen Eisenbahnen an den Staat.

Digitized by Google

Garantieschulden Anlehen aufzunehmen hätten, aus deren Erlös für Rechnung des Staates Localbahnen auszuführen wären. Die zu diesem Zwecke zu emittirenden Prioritäten müssten selbstverständlich mit der Zinsengarantie des Staates versehen sein, welche sich jedoch immer noch vortheilhafter gestaltet, als die finanzielle Unterstützung durch Uebernahme von Stammactien. Denn während hier nur ein eventueller Zinsenverlust in Betracht kommen kann, wird das Budget durch eine Betheiligung der Staatsverwaltung am Anlagecapital zum Nachtheil anderer wichtiger Investitionen überlastet. Die Frage der Garantierückzahlung könnte gewiss principielle Bedenken hervorrufen, wenn nicht in der Garantierückzahlung der mährisch-schlesischen Nordbahn ein bemerkenswerthes Präjudiz in dieser Beziehung vorliegen würde. Die Ferdinands-Nordbahn nimmt zur Rückzahlung der Vorschüsse ihres garantirten Netzes ein Prioritätsanlehen auf, welches auf das Hauptnetz sichergestellt wird, ohne dass dieses hierdurch in den Besitz eines effectiven Gegenwerthes gelangen würde, während die Sicherstellung der von den garantirten Eisenbahnen auszugebenden Obligationen nicht nur auf das Hauptnetz, sondern auch auf die neu zu bauenden Linien erfolgen würde, weshalb juristischen Bedenken, die gegen eine Garantierückzahlung sprechen würden, kaum eine Berechtigung zugestanden werden könnte. An der Garantierückzahlung, welche im Wege freiwilligen Uebereinkommens durchzuführen wäre, sind die betreffenden Gesellschaften übrigens selbst lebhaft interessirt, weil sie erst auf diese Weise in die Lage kommen würden, jenen Nachtheilen zu begegnen, welche daraus entstehen, dass in Folge ihrer finanziellen Unselbstständigkeit andere Gesellschaften in ihr ursprüngliches Verkehrsgebiet Abzweigungen führen und den garantirten Gesellschaften Verkehre entziehen. Von diesem Gesichtspunkte aus erscheint es auch im finanziellen Interesse der Staatsverwaltung gelegen, den garantirten Bahnen die Mittel zu bieten, der ihnen drohenden Gefahr zu begegnen, umsomehr, als die Regierung die gegenwärtige Ausdehnung des Staatsbahnnetzes zur Sicherung eines massgebenden Einflusses auf die Gestaltung des Tarifwesens und der Verkehrspolitik überhaupt für vollständig aus-

Digitized by Google

reichend zu erachten scheint. Sowohl bei der Heranziehung der Selbstverwaltungskörper, als der Eisenbahngesellschaften zum Localbahnbau ist die Zinsengarantie des Staates berufen, im Interesse des öffentlichen Zweckes einzutreten, und so wie das System der Zinsengarantie in der Entwickelung des österreichischen Eisenbahnwesens schon eine grosse Rolle gespielt und das Zustandekommen vieler Hauptbahnen überhaupt erst ermöglicht hat, ebenso wird die Erkenntniss reifen, dass die Anwendung dieses Subventionirungssystems auch den Bau von Localbahnen am wirksamsten fördern wird, weil durch dasselbe der Schwerpunkt der Subventionirung vom Bau auf den Betrieb gelegt und eine rationelle Exploitirung angebahnt wird. Nicht übersehen darf hierbei werden, dass die Nachtheile des Zinsengarantiesystems in Oesterreich nicht im Principe, sondern in der Anwendung bestanden haben, indem in den Händen einer Unternehmung garantirte und nichtgarantirte Linien vereinigt wurden.

V.

Zu diesen Erwägungen treten noch gewichtige andere hinzu, welche sich aus der Prüfung jener Umstände ergeben, die von Einfluss auf die Entwickelung des Localbahnwesens sind. Es ist schon früher darauf hingewiesen worden, dass die beste Gewähr für eine rationelle Entwickelung des Localbahnwesens dann vorhanden ist, wenn nicht nur beim Betrieb, sondern schon beim Bau auf die jeweiligen wirklichen Verkehrsbedürfnisse Rücksicht genommen wird. Ein verhältnissmässig geringer Verkehr wird die Berechtigung auf eine Bahnverbindung erlangen, wenn es gelingt, im entsprechenden Verhältnisse die Anlagekosten herabzudrücken. Die Art der Anlage von Localbahnen bildet daher einen wichtigen Factor im Localbahnsystem, mit dem auch wir uns beschäftigen müssen, und es erscheint um so nothwendiger, dieser Frage nahezutreten, weil in letzter Zeit eine neue Kategorie von Bahnen im Eisenbahnbausystem hervorgetreten ist, welche die in Oesterreich seit jeher acceptirte normalspurige Localbahn in den Hintergrund drängen möchte. Es lässt sich wenigstens nicht leugnen, dass die Versuche, welche theilweise in Oesterreich mit der Anlage von Dampftramways gemacht wurden, die bereits geschwundene

Digitized by Google

Unklarheit über das unserem Verkehre zweckdienlichste Communicationsmittel aufs neue hervorgerufen haben, zumal sich die Regierung veranlasst gefunden hat, in dem neuen in Vorbereitung begriffenen Localbahngesetzentwurf die Anlage von Dampftramways, deren wesentliches Merkmal darin besteht, dass sie nicht auf eigens hierzu erworbenem Grund und Boden, sondern auf bereits bestehenden öffentlichen Strassen geführt werden, einer gesetzlichen Regelung zu unterziehen. In diesem Gesetzentwurfe, welcher bereits in der letzten Session des Reichsraths vorgelegen war und demnächst erneuert werden soll, wird anerkannt, dass die Dampfstrassenbahnen (Dampftramways) eine wirthschaftlich und verkehrspolitisch äusserst werthvolle Ergänzung und Vervollständigung des Eisenbahnnetzes höherer Ordnung darstellen, dass dieselben in vielen Fällen die einzige Möglichkeit gewähren, jenen Verkehrsgebieten, bezüglich deren die Herstellung von Eisenbahnen höherer Ordnung wegen der Kostspieligkeit der Anlage oder wegen der unzureichenden Rentabilität ausgeschlossen erscheint, die Vortheile einer Eisenbahnverbindung zuzuwenden. Schon der Hinweis auf die eigentliche Heimat der Dampftramways, auf Oberitalien, wo dieses Bahnsystem ohne jede gesetzliche Einflussnahme zur höchsten Entwickelung gelangt ist,[1] dürfte

[1] Die Anlage der Dampftramways ging im Jahre 1877 von Italien aus, wo sie eine überraschende Entwickelung genommen hat. Im Jahre 1884 waren im Ganzen 1660 Kilometer (91 Linien) im Betrieb und 454 Kilometer (22 Linien) im Bau begriffen. Der Hauptsitz der Dampftramways ist Mailand, welche Stadt mit 300 Gemeinden durch 400 Kilometer Bahnen verbunden ist. Ein auf den Bau von Dampftramways bezügliches Gesetz besteht bis heute nicht. Mittelst Ministerialdecrets vom 20. Juni 1879 wurde der Dampftramway die Eigenschaft von Eisenbahnen im bisherigen Umfange dieses Begriffes aberkannt und sie für eine Verbesserung des Strassenwesens erklärt. Ein dem Parlament vorgelegter Gesetzentwurf, betreffend die Regelung des Baues und Betriebs von Secundärbahnen (ferrovie economiche) und Tramways (le tramvie) ist bis jetzt unerledigt geblieben (siehe Seite 19).

Nach dem gegenwärtigen Rechtszustande ertheilt für Communalstrassen die Gemeinde, für Provinzialstrassen die Provinz, für Reichsstrassen die Regierung die Concession. Letzterer allein steht die Genehmigung für den Locomotivbetrieb zu. Die Betriebsordnung erlässt der

Digitized by Google

aber genügen, etwaige Zweifel zu zerstreuen, welche sich in der Richtung ergeben könnten, als ob das System der Dampftramways in Oesterreich unter dem Einflusse der in Aussicht genommenen gesetzlichen Behandlung einer grösseren Entwickelung fähig wäre. Allerdings mag, insoweit man der Ansicht zuneigt, dass einer Ausdehnung des Dampftramwaybetriebs in Oesterreich gegenwärtig lediglich das Vorurtheil der Interessenten gegenübersteht, welche in der Anlage einer Dampftramway eine Zurücksetzung erblicken und an die Benützung der Strassen zu weitgehende Forderungen stellen, eine gesetzliche Einflussnahme als die geeignetste Remedur erscheinen. Es wird aber ein jeder, der Gelegenheit gehabt hat, den Dampftramwaybetrieb in Oberitalien aus eigener Anschauung kennen zu lernen, zugeben müssen, dass die Anwendung dieses Bahnsystems daselbst nichts weniger als einer Zurücksetzung der betreffenden Interessenten ähnlich sieht, weil der Betrieb der Dampftramways hier fast auf der Höhe des Betriebs einer Hauptbahn steht, von der sich die Dampftramway in Oberitalien scheinbar nur darin unterscheidet, dass sie auf der öffentlichen Strasse fährt, während der hierdurch veranlassten Verminderung der Fahrgeschwindigkeit der Vortheil eines leicht beweglichen Communicationsmittels gegenübersteht, welches im Stande ist, den Hauptbahnen empfindliche Concurrenz zu bereiten. Zu dieser Höhe im Betrieb haben sich die Dampftramways in Oberitalien nur emporschwingen können in Folge der grossen Dichte der Bevölkerung und der eigenartigen Stellung, welche die oberitalischen Städte einnehmen,

Provinzialpräfect. Das Bedingnissheft enthält bau- und betriebspolizeiliche Vorschriften, fünfzigjährige Concession etc. etc. Die Betriebsordnung des Präfecten von Mailand vom 24. September 1883 normirt eine Fahrgeschwindigkeit bis 18 Kilometer. Sie verbietet grössere Zugslänge als 30 Meter, mehr als vier Waggons. Bemerkenswerth ist die Einrichtung des Correspondenzdienstes zwischen den Dampftramways und den Localbahnen, wie ein solcher z. B. in zweckmässiger Weise zwischen Mailand und Como besteht. Die Localbahn Mailand-Saronno ist mit der Dampftramway Saronno-Como derart verbunden, dass die Züge der einen direct über die Schienen der andern Unternehmung gehen. Lediglich die Fahrgeschwindigkeit des Zugs verringert sich, wenn derselbe von der Localbahn auf die Dampftramway übergeht.

Digitized by Google

mit denen die benachbarten Orte und Gemeinden — Mailand ist, wie erwähnt, mit 300 Gemeinden verbunden — einen starken Verkehr unterhalten. In der Bedienung eines lebhaften Personenverkehrs auf grossen Entfernungen drückt sich auch die Charakteristik der oberitalischen Dampftramways aus. In Oesterreich hingegen ist die Aufgabe der Localbahnen in der Pflege des Güterverkehrs gelegen. Hier muss der Güterverkehr in den Vordergrund gestellt und darnach getrachtet werden, der Individualität desselben das geeignetste Bahn- und Betriebssystem anzupassen, eine Aufgabe, welcher die Dampftramways nicht entsprechen, weil sie, wenn auch normalspurig angelegt, wie dies fast durchgehends in Oberitalien der Fall ist, vermöge ihrer der Strassenanlage sich accommodirenden Eigenschaften doch alle Nachtheile einer schmalspurigen Bahn in sich bergen, bei denen erfahrungsgemäss die Summe der Kosten für die Herstellung von Umladevorrichtungen, Geleisen, sowie Umladekosten einer normalspurigen Localbahn aufwiegen.[1] Als ein wirthschaftlich selbstständiges Unternehmen prädestinirt, kann eine Dampftramway nur auf Grundlage eines ausgedehnten Personenverkehrs, für welchen sie allerdings alle Vortheile eines leicht beweglichen Betriebs mitbringt, zu einiger Prosperität gelangen. Unter diesen Voraussetzungen würde die Anwendung des Dampftramwaysystems im Allgemeinen empfehlenswerth erscheinen. Verhehlen wir uns aber nicht, dass dieser Fall in Oesterreich ziemlich selten eintreten wird, und zwar erstens weil das Strassennetz hier nur selten hierzu geeignet erscheint, und zweitens weil die Anforderungen, welche in grossen Städten, speciell in Wien, an die Befriedigung der Verkehrsansprüche gestellt werden, sich mit der Leistungsfähigkeit des Dampftramwaysystems nicht in Einklang bringen lassen. Die Dampftramways in Oberitalien verdanken ihre günstige Entwickelung zum grossen Theil dem Umstande, dass sie ihrer ganzen Länge nach die öffentlichen Strassen benützen können, während die wenigen Versuche, welche in Oesterreich mit der Anlage von

[1] Den Eisenbahngesellschaften wird die Anlage von Dampftramways dadurch wesentlich erschwert, dass sie zu diesem Zweck ihren Fahrpark nicht verwenden können, während dies bei normalspurigen Localbahnen wohl der Fall ist.

Digitized by Google

Dampftramways gemacht worden sind,[1] zeigen, dass nur zum Theil auf die Benützung der öffentlichen Strassen gerechnet werden kann, was natürlich die Vortheile dieses Systems wesentlich schmälern muss.

Für die Verbesserung der Communicationsmittel in den grossen Städten, welche gewiss mit allen Kräften anzustreben wäre, ist die Dampftramway nicht ausreichend. Was hier noththut, ist die erhöhte Fahrgeschwindigkeit, welche aber auf die Anlage selbstständiger Bahnkörper (Hochbahn, Untergrundbahn) hinweist. Hiefür sprechen auch in eminenter Weise die Rücksichten auf die persönliche Sicherheit, in welcher Beziehung erwähnt werden mag, dass in Oberitalien im Jahre 1884, trotzdem in den meisten Fällen der von der Tramway benützte Strassentheil durch Steinsätze abgegrenzt und der freizulassende Strassentheil auf 5 Meter festgesetzt ist — was eben die Breite der italienischen Strassen ermöglicht —, im abgelaufenen Jahre 229 Unfälle sich ereignet haben, bei welchen 57 Personen getödtet und 69 verwundet wurden. Mit Vorsicht werden übrigens auch jene Bestrebungen aufzunehmen sein, welche in einzelnen österreichischen Städten auf den Ersatz der Pferdebahn durch die Dampftramway gerichtet sind. Denn abgesehen davon, dass für kurze Distanzen die Pferdebahn als das weitaus beweglichere Verkehrsmittel angesehen werden muss, wird bei Einführung des Dampftramwaysystems die Fahrbequemlichkeit dadurch geringer, dass in Folge Anwendung der Eisenbahnbetriebsordnung auf die Dampftramway das Auf- und Abspringen der Fahrgäste nicht gestattet wird. Erhärtet wird

---

[1] Bis Ende Juni 1885 sind auf Grund des Localbahngesetzes vom 25. Mai 1880 folgende Dampftramways concessionirt worden:

1. Hietzing-Perchtoldsdorf	. . .	10·4	Kilom.,	Concession v. 30. Juli 1882
2. Wien-Stammersdorf u. Florids-dorf-Gross-Enzersdorf	. . .	25	„ „	„ 3. April 1884
3. Wien-Wiener-Neudorf	. . .	12	„ „	„ 10. März 1885
4. Salzburg-Berchtesgaden	. . .	13	„ „	„ 21. April 1885

Ferner auf Grund a. E. vom 25. Februar 1859 und 8. März 1867:

Brünner Localbahn	. . . . .	10·2 Kilometer
Neue Wiener Tramway	. . . . .	9·6 „

Digitized by Google

diese Ansicht durch die in der Heimat der Dampftramway gemachten Erfahrungen, wo in einzelnen Fällen, so von Mailand nach Monza, die Pferdebahn mit grossem Erfolg der Dampftramway Concurrenz bereitet. Dass die Pferdebahn unter Umständen mit einer Locomotivbahn zu concurriren vermag, hat sich auch in Hamburg gezeigt, wo die nach Wandsbeck führende Pferdebahn fast den gesammten Localverkehr von der concurrenzirenden Locomotivbahnstrecke an sich gezogen hat. Während also einerseits die Dampftramway eine normalspurige Localbahn nicht ersetzen kann, erscheint die Anwendung dieses Systems auch nicht immer geeignet, die durch eine Pferdebahn geschaffenen Verhältnisse zu verbessern. In der Regel wird die Dampftramway in Oesterreich nur als eine Ergänzung der Pferdebahn Anwendung finden können, und zwar dort, wo es sich um die Bedienung eines „tramwayartigen" Personenverkehrs auf grösseren Entfernungen, also zunächst von der Residenz in die Sommerfrischen, handelt, vorausgesetzt auch, dass die öffentlichen Strassen in der nöthigen Eignung bereits vorhanden sind.

Die im neuen Localbahn-Gesetzentwurf in Aussicht genommene Ausdehnung des Rechts von Localbahnen zur Benützung aller öffentlichen Strassen, also nicht nur der Reichsstrassen, wie es das Localbahngesetz vom 25. Juni 1880 bestimmt, sondern auch der nicht ärarischen Strassen, würde daher, insoweit durch dieselbe die Anlage von Dampftramways gefördert werden soll, nur in seltenen Fällen praktische Anwendung finden können, obwohl nicht geleugnet werden darf, dass eine Erweiterung der gesetzlichen Bestimmungen in dieser Richtung und zu dem Zwecke, dass auch an die Mitbenützung nichtärarischer Strassen keine anderen Bedingungen als solche strassenpolizeilicher Natur geknüpft werden können, allein im Interesse des Pferdebahnwesens gerechtfertigt erscheinen würde, für welches übrigens die Benützung der Gemeindestrassen seit jeher in Uebung ist.

Als eine ernste Aufgabe wird es die Regierung hingegen betrachten müssen, die Bauthätigkeit in Bahnen zu lenken, welche bei vollster Berücksichtigung der in der Pflege des Güterverkehrs gelegenen Bestimmung des österreichischen Localbahn-

Digitized by Google

wesens den Verkehrsbedürfnissen auch nach der Richtung Rechnung tragen, dass durch eine Restringirung der an den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb gerichteten Anforderungen die Anlagekosten einer Localbahn, welche sich bisher — bei den subventionirten Localbahnen bis 67.000 fl., bei der Localbahngesellschaft durchschnittlich auf 50.437 fl., und bei den Commercialbahnen auf 62.807 fl. pro Kilometer — ziemlich hoch stellen, auf ein geringeres Mass reducirt werden. Der Lösung dieser wohl der nächsten Zukunft angehörenden wichtigen Frage werden wir dann nähergerückt sein, wenn man zur Erkenntniss gelangt sein wird, dass die bei jeder Localbahn vorausgesetzte Mitbedienung des Personenverkehrs ein wesentliches Hinderniss für die Entwickelung des Localbahnwesens bildet, obwohl die eigentliche Bestimmung desselben in Oesterreich, wie wir nachgewiesen haben, in der Pflege des Güterverkehrs gelegen sein soll. Wenn wir auf den Ursprung des Localbahnwesens und auf die Einführung des Secundärbetriebs zurückgreifen, so können wir sehen, dass diese Neugestaltungen in erster Linie darauf berechnet waren, den Bedürfnissen des Güterverkehrs Rechnung zu tragen, weil man auf diese Weise die durch den Personenverkehr hervorgerufenen kostspieligen betriebstechnischen Massnahmen vermeiden und hierdurch die Betriebskosten des Güterverkehrs vermindern wollte. Ein weiterer Schritt auf diesem Wege scheint uns nun darin gelegen, dass neben den für Personen- und Güterverkehr berechneten Localbahnen auch Raum für solche geschaffen werde, welche nur der Pflege des Güterverkehrs dienen sollen. Dies kann dadurch geschehen, dass die Regierung für die Anlage solcher Güterbahnen besondere Zugeständnisse in Bau, Ausrüstung und in Betrieb einräumt, welche die Anlagekosten auf ein möglichst geringes Mass beschränken würden.

Geht man aber davon aus, dass der Schwerpunkt des Localbahnwesens in Oesterreich in der Pflege des Güterverkehrs und in der leichteren Beförderung von Massenproducten gelegen ist, so kann nicht geleugnet werden, dass unter diesen Voraussetzungen die normalspurige Localbahn auch weiterhin zur Anwendung zu kommen haben wird, womit auch den strate-

Digitized by Google

gischen Interessen Rechnung getragen sein wird.[1] In weitestem Masse wird den örtlichen Bedürfnissen durch dieses Bausystem entsprochen werden, wenn einmal die Vorliebe für transversale Linien einer nüchternen Auffassung gewichen sein und die Realisirung von Localbahnen nicht etwa aus dem Grunde scheitern wird, weil keine Aussicht vorhanden war, dieselben an beiden Endpunkten an eine Hauptbahn anzuschliessen. Leider werden oft wegen Erlangung eines Durchgangsverkehrs bei der Anlage von Localbahnen die kostspieligsten Opfer gebracht; Ortschaften werden umgangen, weil das Thal wegen Gewinnung eines zweiten Anschlusses früher verlassen werden muss, und doch hat die Erfahrung gezeigt, dass Localbahnen mit einem Anschlusse am besten den örtlichen Bedürfnissen entsprechen.[2] In diesem Sinne ist schon im Jahre 1881 ein Handelsministerial-Erlass an die politischen Behörden ergangen, in welchem dieselben beauftragt wurden, bei der Begutachtung neuer Localbahnprojecte, insbesondere solcher, welche sich nicht als Zweig- oder Flügelbahnen, sondern als Verbindungsbahnen bestehender Hauptlinien darstellen, die in der Regel erst in späteren Verhandlungsstadien, insbesondere bei der Tracenrevision erörterte Frage der eventuellen Concurrenzirung bestehender Eisenbahnlinien schon im Stadium der ersten Anregung in eingehende Erwägung zu ziehen und nur solche Localbahnprojecte zu befürworten, welche in dieser Hinsicht zu keinen Bedenken Anlass geben. Allerdings können auch hier Ausnahmsfälle vorkommen allein die Regierung hat bei wiederholten Gelegenheiten den Beweis zu erbringen gesucht, dass sie bei der Ent-

[1] Wie nothwendig es ist, schon bei der Anlage von Localbahnen auf die Eventualität Bedacht zu nehmen, dass im gegebenen Zeitpunkte der Vollbetrieb eingeführt werden könne, zeigt die jüngst erfolgte Einführung des Vollbetriebs auf den Secundärbahnen in Preussisch-Schlesien. Auch der Ausbau der Kremsierer Localbahn ist ein Beleg dafür, wie unter Umständen das Bedürfniss eintreten kann, eine Localbahn zu einer Hauptbahn zu erweitern.

[1] Diese Erwägungen waren auch bei der Berathung des Localbahngesetzes vom Jahre 1880 in Ungarn massgebend; dort wurde bestimmt, dass nur Localbahnen der erwähnten Art die Begünstigungen des Gesetzes zu Theil werden sollen.

Digitized by Google

scheidung über die Frage, ob einer Eisenbahnlinie der Charakter einer Localbahn zukommt, nach reiflicher Prüfung der einschlägigen localen Verkehrsbedürfnisse vorgeht, was auch der Verwaltungsgerichtshof anlässlich des Recurses der Buschtehrader Bahn gegen die Concessionirung der Localbahn Elbogen-Giesshübel anerkannt hat.

Und man wird es nur dankbar anerkennen müssen, wenn die Regierung von der ihr durch das Localbahngesetz ertheilten Ermächtigung im Interesse des grossen öffentlichen Zweckes, welchem die Localbahnen dienen, den freiesten Gebrauch macht. Für die Befriedigung dieses Zweckes wird um so besser gesorgt werden, je früher sich die Ueberzeugung Bahn gebrochen haben wird, der die Regierung schon im Motivenbericht, zum Gesetzentwurf, betreffend den Bau der böhmisch-mährischen Transversalbahn, Ausdruck gegeben hat, die Ueberzeugung nämlich, „dass die Einbeziehung der bisher vernachlässigten und deshalb in ihrer wirthschaftlichen Entwickelung zurückgebliebenen Landestheile in das Eisenbahnnetz eine dringende Aufgabe der Regierung bilde, in welcher nicht so sehr ein Gebot ausgleichender Gerechtigkeit erkannt werden möge, als vielmehr eine im eigensten Interesse des Staats gelegene Vorsorge zur Hebung des Wohlstandes und der Steuerkraft, wo diese letzteren durch den bei ungleicher Vertheilung doppelt empfindlichen Mangel an Eisenbahnverbindungen in Frage gestellt sind".

Und wir glauben, dass die Localbahnen in Oesterreich berufen sind, in Zukunft einen so grossen Einfluss zu gewinnen, dass man denselben die ihnen zukommende Stellung im Eisenbahnsystem nicht länger wird vorenthalten können.

Digitized by Google

Darstellung

der auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1880, beziehungsweise der Gesetze vom 26. December 1882 und vom 28. December 1884 bis 1. Juli 1885 concessionirten Localbahnen.

Digitized by Google

Darstellung der auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1880, 28. December 1884 bis 1. Juli 1885

Reihenfolge der concess. Localbahnen	Benennung	Concessionär	Zeitpunkt der Concessionirung	Bahnlänge in Kilometer	Eröffnung
1	**Hullein-Kremsier**	Stadtgemeinde Kremsier im Vereine mit Joh. Troltsch und Genossen, derzeit Kremsierer Eisenbahngesellschaft	30./6. 1880	7·27	1./12. 1880
2	**Linz-Kremsmünster**	Emil Diezer v. Traunthal im Verein mit der Bank für Oberösterreich und Salzburg und Genossen, derzeit Kremsthalbahn	30./6. 1880	35·02	30./4. 1881
3	**Kaschitz-Schönhof**	Karl Anton und Ferd. Herglotz	28./8. 1880	4·18	18./8. 1881

Digitized by Google

beziehungsweise der Gesetze vom 26. December 1882 und vom concessionirten Localbahnen.

Betrieb	Einlösungsbedingnisse	Finanzirung
Selbstbestimmungsrecht d. Tarife vorbehaltlich Genehmigung des Handelsministeriums, welches eine verhältnissmässige Herabsetzung anordnen kann, wenn Reinertrag in einem Betriebsjahr sieben Procent geliefert	Die Staatsverw. hat das Recht, die Bahn jederzeit einzulösen. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährl. Reinerträgnisse des Unternehmens während der der wirkl. Einlösung vorausgeh. 7 Jahre beziffert, hiervon der Reinertrag der ungünstigsten 2 Jahre abgeschlagen und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen 5 Jahre berechnet. Sollte jedoch der so ermittelte durchschn. Reinertrag sich nicht wenigstens auf die Annuität erstrecken, welche zur 5%igen Verzinsung u. Tilgung des Anlagecapitals nothwendig ist, so wird dieser Annuitätsbetrag als das der Bemessung zu Grunde zu legende Reinerträgniss festgesetzt. Letzteres gilt auch für den Fall, wenn die Einlösung vor Ablauf des 7. Jahres erfolgt. Der Einlösungspreis erfolgt nach Wahl der Staatsverw. entweder in einer jährlichen Rente od. in einer einmaligen Zahlung des auf Grund einer 5%igen Verzinsung ermittelten Capitalswerthes	Die Aufbringung der erforderlichen Geldmittel erfolgt durch Ausgabe v. Actien.
Selbstbestimmungsrecht der Tarife für den Güterverkehr vorbeh. Genehmigung des Handelsm. Für den Personenverkehr Maximaltarif von 5, beziehungsw. 3 Kreuzer für die I. und II. Classe für Person u. Kilometer. Nebengebühren werden nicht eingehoben. Wenn Reinertrag eines Jahres 7% geliefert, kann Handelsm. verhältnissmässige Herabsetzung der Tarife anordnen	Einlösungsbedingnisse wie bei Z. 1 mit der Abänderung, dass für den Fall, als die Einlösung vor Ablauf des 7. Jahres erfolgen sollte, der Annuitätsbetrag um 10% zu erhöhen ist	Die Aufbringung d. erforderlichen Geldmittel erfolgt durch Ausgabe von Actien.
Selbstbestimmungsrecht der Tarife vorbeh. der Genehm. des Handelsm., welches auf bestehende Frachtverträge Rücksicht zu nehmen hat. Wenn der Reinertrag in einem Betriebsjahre 7% geliefert, kann das Handelsm. eine verhältnissm. Herabsetzung der Tarife anordnen	Einlösungsbedingnisse wie bei Z. 1	Zur Aufbringung der erforderlichen Geldmittel sind Actien auszugeben.

Digitized by Google

Reihenfolge der concess. Localbahnen	Benennung	Concessionär	Zeitpunkt der Concessionirung	Bahnlänge in Kilometer	Eröffnung
4	**Peček-Zasmuk** mit Abzweigung nach **Kaufim** und **Svojšic**	Oesterreichische Localeisenbahngesellschaft, derzeit Staatsbahngesellschaft	28./8. 1880	24·91	25./10. 1881
5	**Smidar-Hochwessely**	dto.	dto.	7·82	20./11. 1881
6	**Chodau-Neudek**	dto.	8./9. 1880	13·71	20./12. 1881
7	**Zauchtl-Neutitschein**	Stadtgemeinde Neutitschein	7./9. 1880	8·36	19./12. 1880
8	**Königgrätz-Wostromeř** mit Abzweigung **Sadowa-Smiřic**	Muzika und Schnabel in Prag, derzeit Böhm. Commercialbahnen	9./5. 1881	45·02	19./3. 1882 25./3. 1882
9	**Nimburg-Jičin** mit Abzweigung von **Křinec-Königsstadtl** und **Kopidlno-Libau**	dto.	dto.	57·03	15./11. 1881
10	**Nezvestic-Mirošchau**	dto.	dto.	19·61	1./8. 1882
11	**Nussle-Modran**	dto.	dto.	12·71	1./3. 1882

Digitized by Google

Betrieb	Einlösungsbedingnisse	Finanzirung
Selbstbestimmungsrecht der Tarife vorbehaltl. Genehm. des Handelm. und Bedachtnahme auf bestehende Frachtverträge. Nach Ablauf des 5. Betriebsjahres hat das Handelsministerium das Recht, Revision der Tarife vorzunehmen, wobei jedoch auf die Sicherung einer angemessenen Rentabilität, sowie auf abgeschlossene Frachtverträge Bedacht zu nehmen ist	Einlösungsbedingungen wie bei Z. 1	—
dto.	dto.	—
dto.	dto.	—
Selbstbestimmungsrecht der Tarife vorbehaltl. der Genehmigung des Handelsm., welches, wenn in zwei aufeinanderfolgenden Jahren ein mindest 7%iges Reinerträgniss erzielt wird, eine verhältnissmässige Herabsetzung der Tarife anordnen kann	dto.	Dem Concessionär wurde das Recht eingeräumt, Prioritätsobligationen und Antheilscheine (Obligat.) auszugeben, deren Verzinsung von der Stadt Neutitschein mit 5, respect. 3% garantirt ist.
Selbstbestimmungsrecht der Tarife vorbehaltl. der Genehmigung des Handelsm.; Bedachtnahme auf abgeschl. Frachtverträge. Sobald in einem Betriebsj. ein mindestens 7% Reinertrag erzielt wird, kann das Handelsm. eine verhältnissmässige Herabsetzung der Tarife anordnen	dto.	Prioritätenausgabe kann nach Inbetriebsetzung bis zur Hälfte des Anlagecapitals erfolgen.
dto.	dto.	dto.
dto.	dto.	dto.
dto.	dto.	dto.

Digitized by Google

Reihenfolge der concess. Localbahnen	Benennung	Concessionär	Zeitpunkt der Concessionirung	Bahnlänge in Kilometer	Eröffnung
12	Stauding-Stramberg .	Gebrüder Gutmann	15./6. 1881	18·28	19./12. 1881
13	Časlau-Močovič . . .	Localbahngesellschaft	30./7. 1881	4·25	8./10. 1882
14	Vöklabruck-Kammer.	Miroslaw R. v. Keissler	1./8. 1881	8·78	1./5. 1882
15	Königshain-Schatzlar . Mit Abzweigung z. Lampersdorfer Schacht	Localbahngesellschaft	2./8. 1881	5·69	5./10. 1882
16	Kremsier-Zborowitz .	Kremsierer Bahn	4./8. 1881	16·47	23./10 1881

Digitized by Google

Betrieb	Einlösungsbedingnisse	Finanzirung
Selbstbestimmungsrecht der Tarife vorbehaltlich der Genehmigung des Handelsministeriums, welches eine verhältnissmässige Herabsetzung anordnen kann, wenn in zwei aufeinanderfolgenden Jahren ein mindestens 7%iger Reinertrag erzielt wurde	Einlösungsbedingnisse wie bei Z. 1	Ausgabe von Prioritäten bleibt insolange ausgeschlossen, als diese nicht bezüglich ihrer Verzinsung u. Tilgung in dem factisch erzielten und als gesichert anzusehenden Reinertrag ausreichende Bedeckung finden.
Selbstbestimmungsrecht der Tarife wie bei Z. 12 mit Bedachtnahme auf abgeschlossene Frachtverträge	dto.	—
dto.	dto.	Ausgabe v. Prioritäten, welche die Hälfte des Anlagecapitals nicht überschreiten darf, bleibt insolange ausgeschlossen, als diese nicht bezüglich Verzinsung und Tilgung im factisch erzielten und als gesichert anzusehenden Reinertrag ausreichende Bedeckung findet.
Selbstbestimmungsrecht der Tarife vorbehaltlich der Genehmigung des Handelsministeriums; Rücksichtnahme auf abgeschlossene Frachtverträge. Nach fünf Jahren ist das Handelsministerium zu einer Revision der Tarife berechtigt	dto.	—
Analog den Bestimmungen der Concession vom 30. Juni 1880 für Kremsier-Hullein	dto. Concessionsdauer 89 Jahre, erlischt gleichzeitig mit Z. 1	Ausgabe v. Prioritäten, welche ein Drittel Anlagecapital nicht übersteigen darf, unter analoger Modalität wie Z. 14.

Digitized by Google

Reihenfolge der concess. Localbahnen	Benennung	Concessionär	Zeitpunkt der Concessionirung	Bahnlänge in Kilometer	Eröffnung
17	Chotzen-Leitomischl .	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	21./8. 1881	22·03	23./10. 1882
18	Přelouč - Heřman Městetz mit Abzw. n. Kalkpodol u. Prachowitz	dto.	dto.	20·2	18./10. 1882
19	Pořican-Sadska	dto.	dto.	6·22	1./7. 1882
20	Kralup-Welwarn . .	dto.	dto.	9·96	18./10. 1882
21	Lobositz-Libochowitz	dto.	dto.	13·78	22./10. 1882
22	Olmütz-Czellechowitz	Localbahngesellschaft	22./8. 1881	35·86	4./3. 1883
23	Ung.-Hradisch-Ung.-Brod	Localbahngesellschaft, derzeit Staatsbahngesellschaft	dto.	1·02	1./4. 1883

Digitized by Google

Betrieb	Einlösungsbedingnisse	Finanzirung
Maximaltarife: Für Personen: I. Cl. 5 kr. Silber II. Cl. 3 kr. Silber pro Person und Kilometer. Für Güter: Eilgut gew. 12 kr., ermäss.: Satz der II. Frachtclasse. Frachtgüter: I. Cl. 0·8 kr. Silber II. Cl. 0·5 kr. Silber pro 100 Kilogramm u. Kilometer. Ausnahmsweise sind ganze Wagenladungen von Mineralkohle, Getreide, Kartoffeln, Rüben, Baumaterial, Eisen zum Satz v. 0·4 kr. zu befördern und im Anschlussverkehr ermässigte Manipulationsgebühr v. 2 kr. pro 100 Kilogramm in Anrechnung zu bringen. Die Fahrpreise dürfen in inländ. Silbermünze bemessen werden. Sobald im ersten Betriebsjahr mindestens 7% Reinertrag erzielt werden, kann das Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der Tarife anordnen	Einlösungsbedingnisse wie bei Z. 1 Concessionsdauer auf 84 Jahre beschränkt, erlischt am 31. Dec. 1965	—
dto.	dto.	—
dto.	dto.	—
dto.	dto.	—
dto.	dto.	—
Selbstbestimmungsr. der Tarife vorbehaltlich d. Genehm. d. Handelsministeriums; Rücksichtnahme auf abgeschl. Frachtverträge. Nach fünf Jahren ist das Handelsministerium zu einer Revis. d. Tarife berechtigt	dto.	—
dto.	Einlösungsrecht tritt erst nach Ablauf von fünf Jahren, also nach dem 22. August 1886 ein	—

Digitized by Google

Reihenfolge der concess. Localbahnen	Benennung	Concessionär	Zeitpunkt der Concessionirung	Bahnlänge in Kilometer	Eröffnung
24	**Zlonitz-Hospozin**	Prag-Duxer Eisenbahn	30./9. 1881	8·03	17./7. 1882
25	**Potscherad-Wurzmes**	Markus Stein und Adolf Löw	2./11. 1881	17·5	—
26	**Celakowitz-Brandeis a. d. Elbe und Celakowitz-Mochow**	Localbahngesellschaft	7./11. 1881	11·89	12./10. 1882 31./10. 1882
27	**Jaroslau-Sokal**	Adam Fürst Sapieha und Genossen, derzeit Carl Ludwigbahn	22./11. 1881	146·29	6./7. 1884
28	**Sedletz** (Kuttenberg) Stadt **Kuttenberg**	M. B. Teller, Prag	23./1. 1882	2·84	10./1. 1883
29	**Hullein-Holleschau-Bistritz a. H.**	Kremsierer Eisenbahn	26./2. 1882	18·76	24./9. 1882
30	**Schönhof-Radonitz**	Localbahngesellschaft	28./2. 1882	11·92	1./1. 1884

Digitized by Google

Betrieb	Einlösungsbedingnisse	Finanzirung
Selbstbestimmungsrecht der Tarife vorbehaltl. der Genehmigung des Handelsm. Die Einhebung einer besonderen Manipulationsgebühr ist nicht gestattet. Sobald die Prag-Duxer Eisenbahn in zwei aufeinanderfolgenden Jahren mindestens 7% Reinertrag erzielt hat, kann das Handelsm. eine verhältnissmässige Herabsetzung der Tarife auf der Haupt- wie auf der Localbahn anordnen	Concession erlischt gleichzeitig mit der Concession vom 25. Juni 1870. Der Bemessung des Einlösungspreises ist immer nur eine 5%ige Annuität zu Grunde zu legen	Ausgabe von Actien od. Obligationen ist zu diesem Zwecke nicht gestattet. Baukosten werden aus verfügbaren Geldmitteln d. Prag-Duxer Eisenbahn gedeckt.
Analog wie bei Z. 12	Analog wie bei Z. 12	Ausgabe von Prioritäten, welche die Hälfte d. Anlagecap nicht überschreiten dürfen, bleibt insolange ausgeschlossen, als die Versins. und Tilgung nicht als gesichert anzusehen sind.
dto.	dto.	Die Geldmittel sind zunächst durch Ausgabe von Actien der Localbahnges zu beschaffen. Nach Inbetriebsetzung ist die Ausgabe von Priorität. bis zur Hälfte des Anlagecapitals gestattet.
dto.	dto.	Ausgabe von Prioritäten bis zu zwei Fünftel des Anlagecapitals darf erst nach Inbetriebsetzung erfolgen.
dto.	dto	—
Tarifbestimmungen sind analog den Concessionsurkunden v. 30. Juni 1880 und 4. August 1881	Concessionsdauer 88 Jahre, vom 30. Juni 1882 angefangen, erlischt gleichzeitig mit den Concessionsurkunden vom 30. Juni 1880 und 4. August 1881	Prioritätenausgabe analog wie bei Z. 16.

Analog der Concessionsurkunde vom 28. August 1880 für Kaschitz-Schönhof.

Digitized by Google

Reihenfolge der concess. Localbahnen	Benennung	Concessionär	Zeitpunkt der Concessionirung	Bahnlänge in Kilometer	Eröffnung
31	**Libau-Bakow** mit Abzweigung **Detenic Dobrowitz**	Muzika und Schnabl, derzeit böhm. Commerzialbahnen	17./5. 1882	47·73	26./8. 1883
32	**Krupa-Koleschowitz**	Muzika und Schnabl, derzeit Buschtehrader Bahn	dto.	12·3	15./9. 1883
33	**Schwechat-Mannersdorf**	Oskar Baron Lazarini, derzeit österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	19./5. 1882	28·73	6./1. 1884
34	**Liesing-Kaltenleutgeben**	Südbahn	21./7. 1882	6·68	18./8. 1883
35	**Pohl-Wsetin** mit Abzweigung zur Glasfabrik nach **Krasna** Lt. Kundm. vom 16. Dec. 1884 dahin abgeändert, dass der Anschluss in Weisskirchen anstatt in Pohl erfolgt; Verbindung Krasna-Pohl ist erst in Ausführung zu bringen, wenn nach Ermessen des Handelsm. die Verzinsung gesichert	Lokalbahngesellschaft	27./7. 1882	42·82	1./11. 1884 1./7. 1885

Digitized by Google

Betrieb	Einlösungsbedingnisse	Finanzirung
Analog der Concession v. 9. Mai 1881 für die Localbahnen Königgrätz-Wostromeř, Nimburg-Jičin, Nezvestic-Miröschau und Nussle-Modran.		
dto.		
Selbstbestimmungsr. d. Tarife vorbehaltl. der Genehm. d. Handelsministeriums; Bedachtnahme auf abgeschlossene Frachtverträge. Sobald die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Jahren mindestens acht Procent Reinertrag abwirft, kann das Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der Tarife anordnen. Der Staatsverwaltung wird das Peagerecht eingeräumt, insoweit eine erhöhte Inanspruchnahme mit dem secundären Charakter der Bahn vereinbarlich ist:	Jederzeitiges Einlösungsrecht. Falls die Einlösung vor Ablauf d. fünften Betriebsjahres erfolgt, wird das durchschnittliche Reinerträgniss der dem Einlösungsjahr vorhergegangenen Betriebsperiode berechnet. Nach Ablauf des fünften Betriebsjahres werden zur Bestimmung des Einlösungspreises die jährlichen Reinerträgnisse während der der wirklichen Einlösung vorangegangenen fünf Jahre beziffert, hiervon die ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen drei Jahre berechnet. Minimalrente 5%	Ausgabe v. Prioritäten ausgeschl., hingegen hat der Concessionär das Recht, Prioritätsactien bis drei Fünftel des Anlagecapitals auszugeben.
Die Südbahn ist verpflichtet, getrennte Bau- und Betriebsrechnung zu führen. Die Betriebsausgaben werden nach einem vom Handelsministerium zu genehmigenden Schlüssel auf Grund Durchschnittes des gesammten Südbahnnetzes berechnet. Das Handelsministerium kann eine verhältnissmässige Tarifherabsetzung anordnen, wenn in zwei aufeinanderfolgenden Jahren der Reinertrag 7% übersteigt	Concessionsdauer 86 Jahre, Ablauf 31. Dec. 1968. Dem Einlösungspreis dürfen etwa aufgelaufene Geldbeschaffungskosten bis 10% des Anlagecapitals zugerechnet werden	Titresausgabe unterliegt besonderer Genehmigung der Staatsverwaltung.
In Abänderung des § 8 der Concessionsurk. wird in der Kundm. des Handelsm. vom 16. Dec. 1884 der Staatsverw. d. Recht eingeräumt, den Betrieb mit Recht der Feststellung der Tarife auf Concessionsdauer für Rechnung des Concessionärs zu übernehmen und gegen Vergütung, eventuell pauschalmäss. festzusetzender Betriebsk. Peagerecht wie bei Z. 33	Analog der Concess. v. 8. Sept. 1880 für Chodan-Neudek	—

Digitized by Google

Reihenfolge der concess. Localbahnen	Benennung	Concessionär	Zeitpunkt der Concessionirung	Bahnlänge in Kilometer	Eröffnung
36	**Hietzing-Perchtoldsdorf** (Dampftramway)	Kraus & Comp., München und Linz	30./7. 1882	10·38	27./10. 1883
37	**Bisenz-Gaya**	Oscar Baron Lazarini, derzeit österr.-ungar. Staatsbahngesellschaft	13./8. 1882	17·61	20./7. 1884
38	**Wittmansdorf-Ebenfurth**	Paul R. v. Schöller	15./8. 1882	14·12	23./8. 1883

Digitized by Google

Betrieb	Einlösungsbedingnisse	Finanzirung
Selbstbestimmungsrecht der Tarife vorbehaltl. d. Genehm. d. Handelsministeriums; d. wenn d. Reinertrag in zwei aufeinanderfolg. Jahren 7% übersteigt, kann das Handelm. verhältnissmässige Herabsetzung d. Tarife anordnen	Einlösungsbedingnisse wie bei Z. 33 mit Ergänzung, dass Einlösungspreis auch mit Staatsschuldverschreibung zum Wiener Börsencurse vergütet werden kann	Prioritätenausgabe ausgeschlossen.
Eine verhältnissmässige Herabsetzung der Tarife kann vom Handelsminister angeordnet werden, wenn das Reinerträgniss in zwei aufeinanderfolgend. Betriebsjahren sieben Procent übersteigt	Analog der Concessionsurk. vom 19. Mai 1882, Z. 33.	
Der Betrieb wird vertragsmässig auf die ganze Concessionsdauer durch die Staatsverwaltung geführt gegen Vergütung effectiv erwachsend. Kosten, welche auch pauschalirt werden können, mit der Massgabe, dass die Anrechnung einer Quote für Centralverwaltung insolange zu entfallen hat, als nicht wenigstens ein 5%iger Reinertrag erzielt wird. Die Festsetzung der Tarife bleibt dem Ermessen der Staatsverwaltung anheimgegeben mit der Massgabe, dass für alle Verkehre, welche naturgemäss (wo die Distanz um nicht mehr als 15% differirt) ebenso via Ebenfurth-Wittmansdorf als via Wien geleitet werden können, auch über die erstere Route directe Tarife erstellt werden, und dass rücksichtlich der der Staatsverwaltung zur Verfügung stehenden Strecken auf eben dieser Route keine höheren Einheitssätze berechnet werden als über Wien. Diese Beschränkung hat insolange Geltung, als nicht mindestens 5% Reinertrag erzielt wird. Die Vertheilung der Einnahmen für Verkehre, an welchen die Staatsbahnen sowie die Localbahn betheiligt, erfolgt pro rata der durchfahr. Tarif-Kilometer, nachdem vorher die Manipulationsgebühr hälftig getheilt wurde	Einlösungsbedingnisse wie bei Z. 36.	Ausgabe von Prioritäten ausgeschlossen.

Reihenfolge der concess. Localbahnen	Benennung	Concessionär	Zeitpunkt der Concessionirung	Bahnlänge in Kilometer	Eröffnung
39	**Mödling-Brühl** (elektrische Bahn, schmalspurig)	Südbahn	23./8. 1882	4·44	22./10. 1883 6./4. 1884 14./7. 1885
40	**Kremsmünster-Michldorf**[1]	Kremsthalbahn	26./8. 1882	20·98	1./8. 1883
41	**Klostergrab-Mulde**	Prag-Duxer Bahn	23./12. 1882	16·03	6./12. 1884

[1] Mit Gesetz vom 29. Mai 1882 wird ein Staatsbeitrag von 300.000 fl. bewilligt.

Digitized by Google

Betrieb	Einlösungsbedingnisse	Finanzirung
Analog Z. 13.		
Analog der Concession vom 30. Juni 1880 für Linz-Kremsmünster	Concessionsdauer 88 Jahre, erlischt am 30. Juni 1970	Zur Emission gelangten 650.000 fl. Actien, von denen d. Staat 300.000 fl., d. Land 100.000 fl., d. Interess. 250.000 fl. übernommen haben.
Selbs'bestimmungsr. d. Tarife vorbehaltl. Genehm. des Handelsministeriums. Hinsichtlich jener Bahnstrecken, welche Steigungen von 15 Promille und darüber enthalten, soll mindestens $1^1/_2$fache Länge der betreffenden starken Steigungen d. Bemessung der Tarife zu Grunde gelegt werden. Sobald in zwei aufeinander folgenden Jahren der Reinertrag mehr als 7% geliefert, kann das Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung d. Tarife anordnen Laut Protokoll vom 21. u. 30. Sept. 1882 hat die Staatsverwaltung das Recht erworben, den Betrieb d. gesammten Unternehmens der Prag-Duxer Bahn vom 1. Jan. des der Betriebseröffnung v. Klostergrab-Mulde nachfolgenden Jahres zu übernehmen u. für Rechnung der Gesellschaft zu führen. Vom Jahre 1890 angefangen kann das ganze Unternehmen der Prag-Duxer Bahn gegen Bezahlung einer Minimalrente von 1,410.000 fl. Silber eingelöst werden	Die Concession erlischt gleichzeitig mit der Concession vom 25. Juni 1870. Zur Bestimm. d. Einlösungspreises werden die von dem gesammten Reinertrag d. Bahnbetriebs der Gesellschaft nach dem Verhältniss d. Kilometerzahl ermittelten jährlichen Reinerträgnisse der Secundärbahn während der der wirklichen Einlösung vorausgegangenen sieben Jahre beziffert, hiervon die ungünstigsten zwei abgeschlagen u. der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet. Minimalrente 5%, welche auch für den Fall in Anwendung zu kommen hat, wenn die Einlösung vor dem siebenten Betriebsjahre erfolgt	Die Beschaffung des Baucapitals erfolgt durch Ausgabe von Prioritäten, welche in dem zu diesem Zwecke, sowie zur Rückzahlung d. mit 31. Dec. 1882 noch aushaft. Staatsvorschuss. v. ursprünglichen 900.000 fl., dann zur Tilgung sonstiger Schulden der Gesellschaft mit Genehmigung der Staatsverwalt. aufzunehmenden Prioritätsanleihe von 5 Mill. Gulden Gold inbegriffen sind.

Digitized by Google

Reihenfolge der concess. Localbahnen	Benennung	Concessionär	Zeitpunkt der Concessionirung	Bahnlänge in Kilometer	Eröffnung
42	Segen-Gottes-Okříško mit Abzweigung von Studenec nach Gross-Meseritsch	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	28./9. 1882	74·5	

Digitized by Google

Betrieb	Einlösungsbedingnisse	Finanzirung
Die Tarife werden von der Gesellschaft in Vorschlag gebracht, unterliegen der Genehmigung des Handelsministeriums. Im unmittelbaren gegenseitigen Verkehr zwischen der Localbahn und anderen Linien der Staatsbahngesellschaft darf die Manipulationsgebühr nur einmal eingehoben werden. Die jeweilig eingeführten Tarife dürfen nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Handelsministeriums erhöht werden. Die Fahr- und Frachtpreise können bei Distanzen unter 8 Kilometer für mindestens 8 Kilometer berechnet werden. Die Tarife dürfen in inländischen Silbermünzen eingehoben werden. Sobald Reingewinn eines Betriebsjahres 7% übersteigt, kann das Handelsministerium Herabsetzung der Tarife anordnen	Die Concessionsdauer von 83 Jahren erlischt am 31. December 1965. Jederzeitiges Einlösungsrecht. Einlösungsrente gleich der Höhe der Jahreslast, welche der Gesellschaft in Folge Ausführung der Bahn erwächst, keinesfalls aber höher als das Erfordern. für die $5^1/_{20}$%igeVerzinsung und Tilgung des effectiven Anlagecapitals	—
Die Staatsbahn ist verpflichtet, eine besondere Rechnung zu führen, aus welcher das auf den Bau und die Ausrüstung der Bahn verwendete effective Anlagecapital, sowie die durch dessen Beschaffung der Gesellschaft erwachsende Jahreslast ersichtlich ist		—
In Ansehung der concess. Strecke, sowie d. an dieselbe anschliessenden gesellschaftl. Strecke bis zu jenem Punkte, wo in dieselbe etwa künftig dem Staate gehörige oder im Staatsbetriebe befindliche Bahnen einmünden werden, welche im Zusammenhange mit den bezeichneten Strecken eine Eisenbahnverbindung des Nodostens der Monarchie mit Okřisko (Iglau) darstellen, steht der Staatsverwaltung das Peagerecht unter freier Feststellung der Tarife derart zu, dass die Staatsverwaltung berechtigt ist, über jene Bahnstrecken ganze Züge oder einzelne Wagen gegen Entrichtung einer fixen Peagegebühr, eventuell auch Entschädigung entweder selbst zu befördern oder durch die Staatsbahngesellschaft als Concessionär befördern zu lassen		—

Digitized by Google

Reihenfolge der concess. Localbahnen	Benennung	Concessionär	Zeitpunkt der Concessionirung	Bahnlänge in Kilometer	Eröffnung
43	Bistritz-Walachisch-Meseritsch	Kremsierer Eisenbahngesellschaft	14./1. 1883	28·1	
44	Wiener Gürtelbahn	James Bunten, Glasgow, und M. Fogerty, London	25./1. 1883	28	

Digitized by Google

Betrieb	Einlösungsbedingnisse	Finanzirung
Tarifbestimmung wie in den Concessionen vom 30. Juni 1880 und 24. Aug. 1881. Die Kremsierer Bahn räumt das Peagerecht ein sowohl für die concessionirten Localbahnen, wie auch für die den Gegenstand der Concessionen vom 4. Aug. 1881, 26. Febr. 1882 bildende Eisenbahnlinie Zborowitz-Bistritz unter denselben Modalitäten wie in Z. 42, insoweit die erhöhte Inanspruchnahme mit dem secundären Charakter der Bahn vereinbarlich ist. Die Staatsverwaltung hat das Recht, den Betrieb der concessionirten Bahn, sowie der übrigen jeweilig das Unternehmen der Kremsierer Bahn bildenden Eisenbahnstrassen mit dem Recht freier Tarifbestimmung auf Concessionsdauer zu übernehmen, in welchem Fall der Staatsverwaltung die effectiv erwachsenden, eventuell pauschalirt festzusetzend. Kosten m. d. Massgabe zu vergüten sind, dass die Anrechnung einer Quote für die Centralverwaltung insolange zu entfallen hat, als nicht wenigstens 5% Reinertrag erzielt sind.	Concessionsdauer 87 Jahre, vom 30. Juni 1883 angefangen. Einlösungsmodalität. wie in der Concession vom 30. Juni 1880, Z. 1.	Prioritätenausgabe wie bei Z. 16.
Die Tarife genehmigt das Handelsministerium, wobei auf ein einfaches, die thunlichst allgemeine Benützung der Bahn erleichterndes Tarifsystem einerseits, und ausreichende Rentabilität andererseits Bedacht genommen wird. Personenbeförderung: Von 6 Uhr Früh bis 10 Uhr Abends hat im Durchschnitt alle zehn Minuten, in den Stunden grösster Frequenz aber alle fünf Minuten täglich ein Zug in jeder Richtung dem Personenverkehr zu dienen. Peagerecht wie bei Z. 43.	Einlösungsrecht tritt nach Ablauf von 25 Jahren ein, vom Tage der Betriebseröffnung an. Der Einlösungspreis wird nach dem Durchschnitt der der Einlösung vorausgegangenen 5 Jahre berechnet und kann auch in Staatsschuldverschreibungen zum Wiener Börsencurs vergütet werden. Concessionsd. 90 Jahre. Die Concession kann jedoch als erloschen erklärt werden, wenn die Verpflichtungen bezügl. Inangriffn. u. Vollendung des Baues, dann Aufrechth. des Betriebes nicht eingehalten werden. (Die Baupläne für die einz. Theilstrecken sollten binnen 6, 12 und 18 Monaten d. Handelsm. unterbr., der Bau binnen $2^1/_2$, $3^1/_4$ u. 4 Jahren vollend. werden. Die Conc. erlegten eine Caution v. 1,000.000 fl., welche im Falle Nichteinh. obiger Verpfl. erloschen erklärt werden kann.	Die Ausgabe von Prioritäten in einem die Hälfte d. jeweiligen Nominal-Anlagecapitals übersteigenden Betrage ist gänzlich und bis zur Höhe d. jeweilig effectiv eingezahlten Actiencapitals insolange ausgeschlossen, als nicht die Theilstrecke Franz Josefsbahnhof-Verbindungsbahn mit d. beid. Anschlussverbindungen vollendet ist.

Digitized by Google

Reihenfolge der concess. Localbahnen	Benennung	Concessionär	Zeitpunkt der Concessionirung	Bahnlänge in Kilometer	Eröffnung
45	**Dolina-Wigoda**	Leopold Freiherr v. Popper	3./3. 1883	8·52	8./7. 1883
46	**Minkovic-Swolenoves, Sadska-Nimburg** nebst Verb. **Nimburg-Velelib,** Station **Littau**-Stadt **Littau**	Oesterr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	11./3. 1883	20·3	20./2. 1884 28./8. 1883
47	**Böhmisch-Leipa-Niemes** mit Flügel zur Zuckerfabrik in Reichstadt	Localbahngesellschaft	14./3. 1883	22·2	1./11. 1883
48[1]	**Czernowitz-Novosielica**	Alex. Baron Petrino und Genossen	5./6. 1883	30·76	12./7. 1884

[1] Mit Gesetz vom 24. April 1883 wurde ein Staatsbeitrag von 350.000 fl. bewilligt.

Digitized by Google

Betrieb	Einlösungsbedingnisse	Finanzirung
Selbstbestimmungsr. d. Tarife vorbehaltl. der Genehm. des Handelsministeriums. Dies gilt für alle Artikel mit Ausnahme v. Nutz- und Brennholz, welche nicht höher als die jeweilig auf der Albrechtbahn in Kraft befindlichen sein dürfen. Maximaltarif für Nutzholz 10 fl., für Brennholz 8 fl. inclusive Manipulationsgebühr pro Waggon und Strecke. Brennholz soll stets wenigstens 20% niedriger tarifiren als Nutzholz. Sobald in zwei aufeinanderfolgenden Jahren mehr als 6% des effectiven Anlagecapitals erzielt werden, kann das Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung d. Tarife anordnen	Erfolgt die Einlösung vor Ablauf des siebenten Betriebsjahres, so ist als Einlösungspreis der Betrag der von der Staatsverwaltung genehmigten effectiven Anlagekosten, soweit derselbe nicht bereits amortisirt, zu vergüten. Nach diesem Zeitpunkte wird der Reinertrag während der der Einlösung vorausgegangenen sieben Jahre beziffert, die ungünstigsten zwei Jahre abgeschlagen und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet. Der Einlösungspreis soll jedoch nicht geringer sein, als das von der Staatsverwaltung effectiv genehmigte Anlagecapital. Einlösungspreis in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen.	Ausgabe v. Prioritäten ist ausgeschl.
Analog der Concession vom 21. August 1881 für die Localbahn Chotzen-Leitomischl, Z. 17.		
Tarife wie in der Concession vom 8. Sept. 1880, Z. 6. Die Staatsverwaltung hat das Recht, den Betrieb mit dem Recht der Feststellung der Tarife auf Concessionsdauer zu übernehmen, wogegen dem Concessionär die aus Anlass dies. Betriebsführung effectiv erwachsend., event. pauschalm. festzusetzenden Kosten zu vergüten sind	Wie bei Z. 6, Concession vom 8. Sept. 1880	
Selbstbestimmungsrecht der Tarife vorbehaltl. Genehm. des Handelsm.; wenn in zwei aufeinanderf. Jahren mindestens 7% Reinertrag erzielt werden, kann das Handelsm. verhältnissmässige Herabsetzung der Tarife anordnen. Die Concession. sind verpflichtet, den Betrieb auf Grund eines vom Handelsm. zu genehmigend. Betriebsvertrages der Lemberg-Czernowitzer Bahn für die Dauer der ersten 20 Jahre zu übertragen. Die Staatsverwaltung behält sich aber das Recht vor, falls d. Lemberg-Czernowitzer Bahn in den Staatsbetrieb übernommen wird, gleichzeitig auch den Betrieb der Localbahnen zu übernehmen, für restliche Concessionsdauer jedoch unter nicht ungünstigeren Bedingungen als diese im Betriebsv. mit der Lemberg Czernowitzer Bahn stipulirt	Einlösungsbedingnisse wie bei Z. 45	Prioritätenausgabe ausgeschlossen, hingegen gestatt., Prioritätsactien bis zum Höchstbetrag von 600.000 fl. des mit 1,050.000 fl. festgesetzt. Maxim.-Anlagecap. auszugebend. Dividende, welche den Prioritätsactien gebührt, bevor für Stammactien Anspruch auf Dividendenbez. beginnt, darf nicht höher als mit 5% bemessen werden.

Digitized by Google

Reihenfolge der concess. Localbahnen	Benennung	Concessionär	Zeitpunkt der Concessionirung	Bahnlänge in Kilometer	Eröffnung
49	**Swoleňoves-Smečna**	Dr. Philipp Neumann, Wien	2./6. 1883	10·3	
50	**Brünn-Tischnowitz** und **Rudelsdorf-Landskron**	Oesterr.-ungar. Staatsbahn-gesellschaft	15./1. 1884	31·56	2./7. 1885 1./6. 1885
51	**Elbogen-Giesshübel** mit Abzweigung nach **Dallwitz**	Oesterr. Localbahngesellschaft	6./2. 1884	28	

Digitized by Google

Betrieb	Einlösungsbedingnisse	Finanzirung
Die Tarife unterliegen der Genehmigung und beziehungsw. Anordnung des Handelsm., wobei auf abgeschl. Frachtenv. Rücksicht zu nehmen ist. Concession. verpflichtet sich nach Vollendung der in Aussicht genommenen Abzweigung zur Prag-Duxer Bahn der Staatsverw. jederzeit die Mitbenutzung dieser Abzweigung allein od. gleichzeitig auf der den Gegenst. der Conc. bildend. Linie einzuräumen	Die Einlösung kann nach Ablauf von 5 Betriebsjahren erfolgen. Falls Einlös. vor Ablauf des 5. Betriebsjahres erfolgt, ist als Einlösungspreis das effect. Anlagecapital zu vergüten. Nach Ablauf von 5 Jahren wird zur Bestimmung des Einlösungspreises der Durchschnitt der vorausgegangenen 5 Jahre berechnet, hiervon die zwei ungünstigsten abgeschlagen und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen 3 Jahre berechnet. Wenigstens 5% Verzinsung und Tilgung in Baarem oder Staatsschuldverschreibungen	Ausgabe von Prioritäten ist ausgeschlossen.

Analog der Concessionsurkunde vom 21. August 1881, Z. 17.

Tarifbestimmung wie in der Concession vom 8. Sept. 1880, Z. 6. Die Gesellschaft ist überdies verpflichtet, sich allen Anordnungen des Handelsministeriums zu unterwerfen, welche von demselben in Bezug auf tarifarische Massnahmen oder in Bezug auf etwaige Verkehrstheilung mit den Anschlussbahnen im öffentlichen Interesse als nothwendig erkannt werden sollten. Die Staatsverwaltung hat das Recht, den Betrieb mit dem Recht der Festsetzung der Tarife auf Concessionsdauer für Rechnung des Concessionärs zu übernehmen, wogegen derselben die aus Anlass dieser Betriebsführung effectiv erwachsenden, eventuell pauschalmässig festzusetzenden Kosten zu vergüten sind. Nach der Kundm. des Handelsm. vom 17. Dec. 1881 betreffend die Concessionsübertrag. der Elbogener Localbahn wurde aus diesem Anlasse der Staatsverwaltung d. Peagerecht für Elbogen-Giesshübel eingeräumt	Einlösungsbedingnisse wie bei Z. 1	—

Digitized by Google

Reihenfolge der concess. Localbahnen	Benennung	Concessionär	Zeitpunkt der Concessionirung	Bahnlänge in Kilometer	Eröffnung
52	**Wien-Stammersdorf** und **Floridsdorf-Gross-Enzersdorf** mit eventueller Fortsetzung nach **Orth** und Abzweigung von **Kagran** nach **Wien** und nach **Leopoldau**	Kraus & Comp. in München und Linz.	3./4. 1884	25 excl. Fortsetz. u. Abzweigung	
53	**St. Pölten-Tulln** nebst event. Abzweigungen, deren Herstellung nur insofern verlangt werden kann, wenn Verzinsung und Tilgung gesellschaftlichen Anlagecapitals — Actien mit 6% — gesichert. Für die Linie Mautern-Krems nur $5^1/_{10}$% des Anlagecapitals, den Ausbau der Linie Traismauer-Mautern vorausgesetzt, sind die Concessionäre verpflichtet, zum Bau der Donaubrücke ein Drittel beizutragen, sofern 5% Verzinsung versichert.	Oesterr. Länderbank und Localbahngesellschaft.	12./5. 1884	46·1 excl. Abzg.	3./8. 1885

Digitized by Google

Betrieb	Einlösungsbedingnisse	Finanzirung
Selbstbestimmungsrecht d. Tarife vorbehaltlich der Genehmigung des Handelsministeriums, welches, wenn in 2 aufeinanderfolgenden Jahren ein mindestens 7%iges Reinerträgniss erzielt wird, eine verhältnissmässige Herabsetzung der Tarife anordnen kann	Einlösungsrecht tritt n. 25 Jahren ein. Zur Bestimmung d. Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse während der der wirklichen Einlösung vorhergegangenen 5 Jahre beziffert, hiervon die ungünstigsten 2 abgeschlagen u. der durchschnittliche Reinertrag der übrigen 3 Jahre berechnet. Die Minimal-Annuität hat einer vierprocentigen Verzinsung und Tilgung des Anlagecapitals zu entsprechen, in welch letztere keine Geldbeschaffungskosten eingerechnet werden dürfen. Einlösungspreis baar oder in Staatsschuldverschreibungen	Prioritätenausgabe ausgeschlossen.
Der Betrieb wird vom Staate für Rechnung der Conc. geführt auf Grund eines zwischen den Concessionären und den Staatsbahnen abzuschliessenden Betriebsvertrages. Die Festsetzung der Tarife bleibt der Staatsverwaltung vorbehalten	Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse der der wirkl. Einlösung vorausgegangenen 3 Jahre beziffert, hiervon das Reinerträgniss des ungünstigsten Jahres abgeschlagen u. der durchschnittliche Reinertrag der übrigen 2 Jahre berechnet. Minimal-Annuität 5%, auch in dem Fall, wenn die Einlösung vor Ablauf des dritten Jahres erfolgt. Einlösungspreis auch in Staatsschuldverschreibungen. Von den 6 im § 2 der Concessionsurkunde bezeichneten Abzweigungen, welche event. auf Verlangen der Staatsverwaltung herzustellen sind, nämlich: 1. Judenau-St. Andrä-Wördern, 2. Traismauer-Mautern, 3. Mautern-Krems, 4. Krems-Horn-Sigmundsherberg, 5. von Tulln, event. St. Andrä-Wördern mittelst eines an den Bahnkörper der Franz Josefsbahn anschliessenden zweiten Geleises bis Wien, 6. Klosterneuburg zu einem Punkt der Linie St. Pölten-Tulln (Dampftramway), steht der Staatsverwaltung d. Recht zu, lediglich bezüglich der in 5 bezeichneten Fortsetzungsstrecke die obigen Einlösungsmodalitäten anzuwenden, wobei der Bestimmung des Einlösungspreises das getrennt zu ermittelnde Reinerträgniss dieser Bahnstrecke, beziehungsweise des Anlagecapit. zu Grunde zu legen ist	—

Digitized by Google

Reihenfolge der concess. Localbahnen	Benennung	Concessionär	Zeitpunkt der Concessionirung	Bahnlänge in Kilometer	Eröffnung
54	**Spielfeld-Radkersburg**	Südbahn	2./6. 1884	30·9	14./7. 1885
55	**Fehring-Fürstenfeld** [1]	Julius Krepesch, Ludw. Krauz und Hanns Dettelbach	2./7. 1884	21	1./10. 1885
56	**Asch-Rossbach** [2]	Wilhelm Rzizek	15./7. 1884	15	26./9. 1885
57	**Budweis-Salnau** [3]	Localbahngesellschaft	30./8. 1884	72·5	

[1] Mit Gesetz vom 8. April 1884 wurde eine Staatsbetheiligung von 425.000 fl. bewilligt.
[2] Mit Gesetz vom 4. April 1884 wurde eine Staatsbetheiligung von 280.000 fl. bewilligt.
[3] Mit Gesetz vom 8. April 1884 wurde eine Staatsbetheiligung von 1·2 Mill. bewilligt.

Digitized by Google

Betrieb	Einlösungsbedingnisse	Finanzirung
Analog wie bei Z. 34.	Concessionsdauer bis 31. Dec. 1968, Einlösung wie bei Z. 34	Actien- oder Prioritätenausgabe unterliegt der besonderen Genehmigung der Staatsverwaltung.
Der Betrieb wird von der Staatsverwaltung für Rechnung der Concessionäre geführt auf Grund eines Betriebsvertrages. Die Tarife unterliegen der Genehmigung d. Handelsministeriums, welches eine verhältnissmässige Herabsetzung anordnen kann, wenn die Bahn in zwei aufeinanderfolgenden Jahren 7% geliefert		Prioritätenausgabe ausgeschlossen, hingegen 5%ige Prioritätsactien. Maximalbetrag 605.000 fl.
Der Betrieb wird vom Staat geführt für Rechnung des Concessionärs. Tarife sind der Festsetzung der Staatsverwaltung vorbehalten	Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträgnisse während der der wirklichen Einlösung vorangegangenen 3 Jahre beziffert, hiervon der Reinertrag des ungünstigsten einen Jahres abgeschlagen u. d. Durchschnitt der übrigen 2 Jahre berechnet. Minimalrente 5%, welche auch im Falle der Einlösung v. 3 Jahren Anwendung zu finden hat. Einlösung baar oder in Staatsschuldverschreibungen	Die Ausgabe von Prioritäten darf 200.000 fl. nicht übersteigen u. ist insolange ausgeschl., als Verzins. u. Tilgung nicht gesichert. Hingegen hat der Concessionär d. Recht, Prioritätsactien im Betrage v. 200.000 fl. auszugeben.
Der Betrieb wird von der Staatsverwaltung für Rechnung d. Concessionärs geführt. Die Staatsverwaltung hat das Recht, die Tarife, sowie die auf die Linie entfallenden Tarifantheile festzustellen mit Bedachtnahme auf angemessene Verzinsung	Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die Reinerträgnisse der der wirkl. Einlösung vorausgegangenen 5 Jahre berechnet, die 2 ungünstigsten abgeschlagen und der Durchschnitt der 3 übrigen berechnet. Die Minimalrente beträgt 4½%, auch für den Fall, wenn die Einlösung vor dem 5. Jahre erfolgt. Der Einlösungspreis ist in Baarem oder in Staatsschuldverschreibungen zu vergüten	Emission d. in Aussicht genommenen 4½%igen und in 60 Jahren tilgbaren Prioritäten und Seconde-Obligationen (Antheilscheine) unterlieg. d. Genehmigung der Staatsverwaltung.

Digitized by Google

Reihenfolge der concess. Localbahnen	Benennung	Concessionär	Zeitpunkt der Concessionirung	Bahnlänge in Kilometer	Eröffnung
58	**Schiemitz**–Landesgrenze zum **Vlarapass** mit event. Abzw. nach **Koritschan** und **Strassnitz**	Oesterr.-ungar. Staatsbahngesellschaft	22./10. 1884	152 excl. einbez. Localbahnen Bisenz-Jaya u. Hr.-Brod	
59	**Wien–Wiener Neudorf** (Dampftramway)	Neue Wiener Tramway	10./3. 1885	12	
60	**Hannsdorf–Ziegenhals**[1]	Oest. Localbahngesellschaft	5./3. 1885	49·5	
61	Salzburg–Berchtesgaden (Dampftramway)	Civilingenieur Alex. Werner in Linz	21./3. 1885	13	

[1] Mit Gesetz vom 7. Juni 1883 wurde eine Staatsbetheiligung von 600.000 fl. bewilligt.

Digitized by Google

Betrieb	Einlösungsbedingnisse	Finanzirung
Tarife werden von der Gesellschaft vorgeschlagen und unterliegen der Genehmigung des Handelsministeriums. Manipulationsgebühr wie bei Z. 42 In Ansehung der concess. Linien bis zu jenem Punkte, wo in diese etwa künftig dem Staate gehörige oder im Staatsbetriebe befindliche Bahnen einmünden werden, welche im Zusammenhange mit der bezeichneten Strecke eine Verbindung des Nordostens der Monarchie mit Brünn, resp. Okřisko (Iglau) darstellen, wird der Staatsverwaltung das Peagerecht eingeräumt wie bei Z. 42.	Concessionsdauer bis 31. Dec. 1965. Einlösungsbedingungen wie bei Z. 42	
Selbstbestimmungsr. d. Tarife vorbehaltl. der Genehm. des Handelsministeriums; wenn in zwei aufeinanderfolgenden Jahren d. Reinertrag mindestens 7% beträgt, kann das Handelsministerium eine verhältnissmässige Herabsetzung der Tarife anordnen	Concessionsdauer 50 Jahre. Einlösungsrecht nach 15 Jahren. Einlösungsmodalitäten wie bei Z. 52 mit der Abänderung, dass die Minimalannuität mit 5% fixirt ist	Ausg. v. Prioritäten ausgeschlossen. Bei der Fixirung d. Anlagecapitals dürfen keine Geldbeschaffungskosten eingerechnet werden.
Der Betrieb wird von der Staatsverwaltung für Rechnung der Gesellschaft geführt nach Betriebsvertrag. Der Staatsverwaltung steht das Recht zu, Tarife, beziehungsweise Tarifantheile festzustellen mit Bedachtnahme auf angem. Verzinsung.	Concessionsdauer 90 Jahre. Jederzeitiges Einlösungsrecht. Modalitäten wie bei Z. 57	Die Beschaffung des mit Einschluss der preuss. Anschlussstrecke effect. Anlagec. v. 3,060.000 fl. erfolgt derart, dass für effect. 2,160.000 fl. Prioriten zu mind. 90% begeb. werden Ferner 600.000 fl. v Staat alsunmittelbar hinter d. Priorität sicherzust., mit 5% zu verzins., in 60 J rückz. Hypothekardarl. gewährt wird u. f. d. Rest v. 300.000 fl., soweit ders. nicht d. Interessentenbeiträge à fonds perdu bedeckt, Secondeoblig. (Antheilsch.) ausgez. werden.
Tarifbestimmungen wie bei Z. 59. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, den Betrieb für Rechnung des Concess. zu übernehmen gegen Vergüt. effect. erwachs. event. pauschaulm. festzusetzender Kosten. Die Modalit. werd. d. einen Betriebsvert. geregelt.	Concessionsdaue 90 Jahre. Einlösungsrecht nach 15 Jahren. Einlösungsmodalitäten wie bei Z. 59.	Ausg. v. Prioritäten ausgeschlossen. dagegen dürfen ⅔ d. Anlagecap. in Prioritätsactien emittirt werden.

Digitized by Google

Gegenwärtige Vertheilung der Eisenbahnen in Oesterreich.

Kronländer	Flächenraum	Bevölkerung	Directe Steuern[1]	Eisenbahnen[2]	Von den concessionirten Localbahnen entfallen
	in Procenten des Ganzen				
Niederösterreich	6·591	10·536	30·362	10·871	11·189
Oberösterreich	3·995	3·430	4·372	4·964	4·124
Salzburg	2·385	0·736	0·820	1·570	0·830
Steiermark	7·420	5·481	5·480	7·580	3·309
Kärnten	3·443	1·583	1·389	3·184	—
Krain	3·345	2·174	1·492	2·033	—
Küstenland	2·652	2·927	2·902	2·083	—
Tirol und Vorarlberg . .	9·767	4·121	2·203	5·679	—
Böhmen	17·319	25·117	25·816	31·905	35·866
Mähren	7·410	9·726	10·741	8·570	29·724
Schlesien	1·716	2·554	2·123	2·430	3·151
Galizien	26·195	26·883	10·550	17·210	9·834
Bukowina	3·483	2·582	1·098	1·130	1·973
Dalmatien	4·279	2·150	0·652	0·791	—
	100·000	100·000	100·000	100·000	100.000

[1] Nach dem Finanzgesetz pro 1885.

[2] Am 1. Juli 1885.

Digitized by Google

Gesetz vom 25. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 56,

betreffend die

Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen.[1]

Mit Zustimmung der beiden Häuser des Reichsrathes finde Ich anzuordnen wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, bei Concessionirung neuer Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dergl.) nicht nur in Bezug auf die Vorarbeiten, den Bau und die Ausrüstung alle thunlichen Erleichterungen zu gewähren, sondern auch in Bezug auf den Betrieb von den in der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 (R. G. Bl. Nr. 1 ex 1852) und den einschlägigen Nachtragsbestimmungen vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen insoweit Umgang zu nehmen, als dies mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, insbesondere die festgesetzte ermässigte Fahrgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums zulässig erscheint.

Artikel II.

Desgleichen wird die Regierung ermächtigt, die Unternehmungen von Localbahnen von den im § 68 der Eisenbahnbetriebsordnung (beziehungsweise im § 10 lit. *f*) des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 (R. G. Bl. Nr. 238) ausgesprochenen Verpflichtungen in Betreff der Beförderung der Post, sowie von den zufolge § 89 der Eisenbahnbetriebsordnung begründeten Verbindlichkeiten in Bezug auf den Ersatz des aus der polizeilichen und gefällsamtlichen Ueberwachung erwachsenden Mehraufwandes und in Bezug auf die unentgeltliche Herstellung und Erhaltung von Amtslocalitäten zu entheben.

Artikel III.

Gleichartige Erleichterungen (Art. I und II) in Bezug auf die Ausrüstung, den Bau und Betrieb können nach dem Ermessen des Handelsministeriums auch für schon bestehende Eisenbahnen zugestanden werden, wenn auf denselben oder einzelnen Zweig- oder Verbindungslinien derselben der Localbahnbetrieb mit ermässigter Fahrgeschwindigkeit eingeführt wird.

Artikel IV.

Die Regierung wird ermächtigt, bei Festsetzung der Concessionstarife für Localbahnen Ausnahmen von den Bestimmungen des Gesetzes vom 15. Juli 1877 (R. G. Bl. Nr. 64) — betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen — zu gewähren.

---

[1] Die Wirksamkeit dieses Gesetzes wurde verlängert mit Gesetz vom 26. December 1882 bis 31. December 1884, und mit Gesetz vom 28. December 1884 bis 1. Juli 1886.

Digitized by Google

Artikel V.

Die bei dem Betriebe der Localbahnen nicht zu überschreitende Fahrgeschwindigkeit ist nach Beschaffenheit des einzelnen Falles jeweilig durch die Regierung festzusetzen.

Alle gesetzlichen Bestimmungen, welche in Bezug auf einzelne Localbahnen eine ziffermässige Beschränkung der einzuhaltenden Fahrgeschwindigkeit enthalten, treten ausser Kraft.

Artikel VI.

Die Benützung von Reichsstrassen zur Anlage von Localbahnen wird gestattet, insoweit nicht durch den Bahnbetrieb die Sicherheit des Strassenverkehrs gefährdet erscheint.

Zulässigkeit und Bedingungen der Strassenbenützung sind durch die Strassenverwaltung im Einvernehmen mit den Eisenbahnaufsichtsbehörden festzustellen.

Unbeschadet der aus dem Bestande des Mauthgefälls erwachsenden Verbindlichkeiten ist für die Strassenbenützung ein besonderes Entgelt nicht zu entrichten.

Die Kosten der ordnungsmässigen Erhaltung des benützten Strassentheiles, sowie etwaige durch die fragliche Benützung veranlasste Mehrkosten der Strassenerhaltung überhaupt, desgleichen die Kosten für alle zur Hintanhaltung einer Störung oder Gefährdung des Strassenverkehrs erforderlichen besonderen Vorkehrungen treffen die Localbahnunternehmung.

Andere öffentliche Strassen können mit Zustimmung der zur Erhaltung Verpflichteten zur Anlage von Localbahnen in Anspruch genommen werden.

Artikel VII.

Verträge, bücherliche Eintragungen, Eingaben und sonstige Urkunden, durch welche bedingungsweise für den Fall des Zustandekommens einer projectirten Localbahn zu Gunsten derselben die Abtretung von Grund und Boden, die Einräumung dinglicher Rechte, die Beistellung von Bau- oder Betriebsmaterialien, die Leistung von Baarzahlungen mit oder ohne Uebernahme von Actien oder sonstige wie immer geartete Beitragsleistungen zugesichert, die Bedingungen für die Benützung öffentlicher Strassen festgestellt oder Garantieverpflichtungen übernommen werden, geniessen die Gebühren- und Stempelfreiheit.

Artikel VIII.

Im Falle der Concessionsertheilung für Localbahnen können seitens der Regierung die nachstehenden Begünstigungen gewährt werden:

a) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, bücherlichen Eintragungen, Eingaben und sonstigen Urkunden zum Zwecke der Capitalsbeschaffung und Sicherstellung der Capitalsverzinsung und des Betriebes bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung, sowie für jene bezüglich der Grunderwerbung, des Baues und der Instruirung der Bahn bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres.

b) Die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die erste Ausgabe der Actien und Prioritätsobligationen mit Einschluss der Interimsscheine und für die bücherliche Eintragung der Prioritätsobligationen,

Digitized by Google

sowie von der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr.

c) Die Befreiung von den für die Ertheilung der Concession und für Anfertigung der Concessionsurkunde zu entrichtenden Gebühren oder Taxen, von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von dreissig Jahren vom Tage der Concessionsertheilung.

Inwiefern für einzelne Localbahnen etwa weitergehende finanzielle Unterstützungen seitens der Staatsverwaltung durch Gewährung eines Beitrages aus Staatsmitteln oder auf sonstige Weise zugestanden werden, wird in jedem einzelnen Falle ein Gesetz bestimmen.

Artikel IX.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit und erlischt mit 31. December 1882.

Artikel X.

Mit dem Vollzug dieses Gesetzes werden der Handelsminister, der Minister des Innern und der Finanzminister betraut.

Schönbrunn, am 25. Mai 1880.

Franz Joseph m. p.

Taaffe m. p. Korb m. p. Kriegs-Au m. p.

Verordnung des Handelsministeriums vom 29. Mai 1880, R. G. Bl. Nr. 57,

womit in theilweiser Abänderung der Verordnung vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19, Erleichterungen hinsichtlich der Verfassung und commissionellen Behandlung der Projecte für Local- und Schleppbahnen eingeführt werden.

I. Localbahnen.

§ 1.

Die Bestimmung, ob einer projectirten Eisenbahn die Eigenschaft einer Localbahn zukomme, wird — insoweit darüber nicht ein Gesetz entschieden hat — vom Handelsministerium im Einvernehmen mit den übrigen betheiligten Ministerien bei Ertheilung der Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten getroffen.

Diese Bewilligung wird für einen Zeitraum von höchstens Einem Jahre ertheilt.

Behufs Verlängerung der ertheilten Bewilligung bedarf es der Vorlage der im § 1 der Verordnung vom 25. Januar 1879, R. G. Bl. Nr. 19,

Digitized by Google

angeführten Behelfe in dem Falle nicht, wenn der thatsächliche Beginn der technischen Vorarbeiten oder ein denselben entgegenstehendes Hinderniss nachgewiesen wird.

§ 2.

In Ansehung von Localbahnen, bei welchen in Folge ihrer geringeren Bedeutung und Länge die Wahl der Trace, sowie die Lage und Zahl der Stationen durch die localen und Terrainverhältnisse gegeben erscheint, oder bei welchen die Wahl der Trace, sowie der Zahl und Lage der Stationen in der Zustimmung der Betheiligten begründet ist, findet ein abgekürztes Verfahren statt (§§ 3—5).

§ 3.

Mit dem Concessionsgesuche kann sofort das Detailproject dem Handelsministerium vorgelegt werden.

Von den im § 14 der Verordnung vom 25. Januar 1879 vorgeschriebenen Behelfen kann

a) der Situations-, beziehungsweise Grundeinlösungsplan (Z. 2) auf den Katastralmassstab 1 : 2880 beschränkt werden;

b) die Sammlung massgebender Querprofile (Z. 4) entfallen, wogegen Querprofile der von der Bahn mitzubenützenden Strassen bezüglich jener Punkte vorzulegen sind, wo ein Wechsel der Strassenbreite stattfindet, oder Engstellen bestehen;

c) die Vorlage des Grundeinlösungsplanes (Z. 2) sowie der Verzeichnisse (Z. 8 und Z. 9), insoweit und insolange entfallen, als die Ausübung des Enteignungsrechtes nicht in Anspruch genommen wird.

§ 4.

Das Handelsministerium kann, wenn es die projectirte Localbahn als gemeinnützig erkennt, auf Grund des vorgelegten Detailsprojectes die politische Begehung anordnen.

Dieselbe findet nach Vorschrift des § 6 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R. G. Bl. Nr. 238, und mit der durch den etwaigen Wegfall der Feststellung des Gegenstandes und Umfanges der Enteignung (§ 3 *c*) bedingten Beschränkung nach den Bestimmungen der §§ 14 und ff. der Verordnung vom 25. Januar 1879 statt.

Etwaige Tracen- und Stationsfragen sind vor allen anderen auszutragen.

Zeigt sich, dass hierdurch erhebliche Aenderungen des Projects erforderlich werden, so ist bis zu deren Durchführung mit der Erörterung der hierdurch berührten Detailfragen innezuhalten und eventuell die Begehung bis zur Entscheidung der zu lösenden Vorfragen zu unterbrechen.

5.

Das Ergebniss der politischen Begehung ist behufs Erwirkung der Allerhöchsten Concession auf Grund des § 5 des Concessionsgesetzes dem Handelsministerium vorzulegen.

Die politische Landesbehörde hat die Fällung der Enteignungserkenntnisse bis nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession aufzuschieben.

Der nach Massgabe der Bestimmungen der §§ 19 und ff. der Verordnung vom 25. Januar 1879 sich ergebende Bauconsens tritt erst nach Ertheilung der Allerhöchsten Concession in Kraft.

Digitized by Google

§ 6.

Sofern bei einer Localbahn die Voraussetzungen des abgekürzten Verfahrens (§ 2) nach dem Erachten des Handelsministeriums nicht zutreffen oder der Anwendung dieses Verfahrens ein besonderes Begehren des Concessionswerbers entgegensteht, wird eine Tracenrevision abgehalten, mit welcher in dem Falle, als bezüglich der festzustellenden Trace keine die Stationsanlagen alterirenden Varianten in Frage stehen, die Stationscommission vereinigt werden kann.

§ 7.

Von den im § 2 der Verordnung vom 25. Januar 1879 bezeichneten Bestandtheilen des dem Handelsministerium vorzulegenden Generalprojects entfallen

a) das Generallängenprofil (Z. 3) in der Voraussetzung, dass die Bahnlänge nicht mehr als 30 Kilometer beträgt;

b) die Sammlung von Querprofilen (Z. 5), an deren Stelle im Falle der Mitbenützung von Strassen die im § 3 lit. *b* der gegenwärtigen Verordnung bezeichneten Strassenprofile zu treten haben.

Dem Projecte sind ebensoviele Copien der Specialkarte (Massstab 1 : 75000) oder in deren Ermangelung der Generalkarte und eines die beantragte Trace, die Stationen und deren Zufahrten erläuternden Auszuges des technischen Berichts beizuschliessen, als Sprengel politischer Bezirksbehörden von der projectirten Localbahn berührt werden.

Insoweit es für die Projectsprüfung nothwendig ist, bleibt es der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen vorbehalten, bezüglich jener Punkte der Bahn, wo sich Schwierigkeiten ergeben, Querprofile (Massstab 1 : 200), und falls das Längenprofil aus einem Coten- oder Schichtenplane abgeleitet wurde, auch die letzteren zur Einsicht abzuverlangen.

§ 8.

Falls die Vereinigung der Stationscommission mit der Tracenrevision begehrt wird, sind dem Generalprojecte die Situationspläne der Stationen und Haltestellen (§ 8, Z. 3 der Verordnung vom 25. Januar 1879) beizufügen.

§ 9.

Im Uebrigen gelten für die Tracenrevision und Stationscommission unter Aufrechthaltung der in den §§ 3 und 10 der obigen Verordnung vom 25. Januar 1879 bezeichneten Aufgaben dieser Commissionen, statt der bisherigen, die hier folgenden Bestimmungen (§§ 10 bis 15).

§ 10.

Das Handelsministerium ordnet über das entsprechend befundene Project im Wege der politischen Landesbehörde die commissionelle Amtshandlung an und leitet gleichzeitig die im § 7, Absatz II, genannten Copien behufs Auflage derselben zu Jedermanns Einsicht unmittelbar an die politischen Bezirksbehörden.

Die commissionelle Amtshandlung kann an der Trace oder an einem geeigneten Orte in der Nähe derselben stattfinden und ist binnen längstens vier Wochen nach Einlangen des Auftrages an die Statthalterei durchzuführen.

Digitized by Google

§ 11.

Die Commission besteht aus einem Vertreter der politischen Landesbehörde als Commissionsleiter, dem Vertreter des Reichskriegsministeriums, sofern dasselbe auf die Entsendung eines solchen nicht verzichtet hat, einem Vertreter der k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen und dem Vertreter der politischen Bezirksbehörde für seinen Sprengel. Falls die Trace einen fortificatorischen Rayon berührt, bleibt es dem Reichskriegsministerium vorbehalten, für diesen Rayon einen besonderen Vertreter zu entsenden.

Der Landesbehörde ist anheimgestellt, einen mit den Localverhältnissen vertrauten technischen Beamten von Fall zu Fall als Beirath der Commission beizugeben.

Dem Landesausschusse, den Handelskammern, sowie nach Umständen der Bergbehörde und anderen betheiligten Behörden und Körperschaften, desgleichen den Verwaltungen jener bestehenden Bahnen, an welche die projectirte Localbahn anschliesst, ist es, insofern die dieselben berührenden Fragen nicht bereits im schriftlichen Wege ausgetragen erscheinen, anheimzustellen, an der commissionellen Berathung theilzunehmen.

Der Concessionswerber oder ein Vertreter desselben ist der Commission beizugeben.

Jedem Betheiligten steht frei, bei der Commission zu erscheinen, und in Ansehung der Bahnrichtung und der Stationsanlagen, sowie auch in Ansehung der Interessen und etwaigen erworbenen Rechte bestehender Transportanstalten seine Einwendungen oder Erinnerungen mündlich oder schriftlich vorzubringen.

§ 12.

Der Commissionsleiter bestimmt innerhalb der im § 10 bezeichneten Frist den Tag und Ort des Beginnes der commissionellen Verhandlung und hat hiervon die im § 11, Abschnitt I und III, bezeichneten Vertreter, Behörden und Körperschaften, den Concessionswerber und die politischen Bezirksbehörden, deren Sprengel von der projectirten Localbahn berührt werden, zu verständigen, sowie gleichzeitig über das Stattfinden der Commission in der amtlichen Landeszeitung eine Verlautbarung zu veranlassen, welche für die nicht speciell verständigten Interessenten als Einladung zu gelten hat.

§ 13.

Die politischen Bezirksbehörden haben sofort nach Einlangen der im § 7 im Absatz 2 bezeichneten Behelfe, deren Auflage unter Verständigung der von der projectirten Localbahn berührten Gemeinden zu veranlassen, ferner binnen 24 Stunden nach Einlangen der Verständigung seitens des Commissionsleiters (§ 12) Zeit und Ort des Commissionsbeginnes den Gemeinden mit dem Beifügen bekanntzugeben, dass es jedem Betheiligten freisteht, seine allfälligen Einwendungen oder Erinnerungen bei der Commission mündlich oder schriftlich vorzubringen.

Die Vorstehungen der Gemeinden sind diesbezüglich zur sofortigen ortsüblichen Verlautbarung verpflichtet.

§ 14.

Nach dem Ermessen des Commissionsleiters können die Mitglieder der Commission die Trace und die Stationsanlagen an Ort und Stelle

Digitized by Google

besichtigen und daselbst Aeusserungen der Interessenten protokollarisch entgegennehmen.

Ueber das Commissionsergebniss ist ein Protokoll aufzunehmen, welches von dem Commissionsleiter, den anwesenden Commissionsmitgliedern und dem Schriftführer zu unterfertigen ist.

Das Commissionsprotokoll hat der Commissionsleiter binnen acht Tagen nach Schluss der commissionellen Verhandlungen an das Handelsministerium vorzulegen.

§ 15.

Auf Grund des Commissionsprotokolles entscheidet das Handelsministerium über die für die allfällige Ausführung der Localbahn massgebende Trace, sowie — vorbehaltlich der seinerzeitigen definitiven Entscheidung nach Massgabe des Eisenbahn-Concessionsgesetzes — über die Bedingungen, unter denen die Concession erworben werden kann.

§ 16.

Für die ausser dem Falle des abgekürzten Verfahrens (§§ 3—5) stattfindende politische Begehung gelten die Erleichterungen der §§ 3 und 4 der gegenwärtigen Verordnung.

§ 17.

Bei Anordnung der politischen Begehung kann das Handelsministerium in von ihm als dringend erachteten Fällen die politische Landesbehörde ermächtigen, die im § 17, Absatz II des Enteignungsgesetzes vom 18. Februar 1878, R. G. Bl. Nr. 30, sowie im § 17, Absatz III, und § 20 der Verordnung vom 25. Januar 1879 dem Handelsministerium vorbehaltene Entscheidung in dem Falle zu treffen, wenn ein mit Stimmeneinhelligkeit gestellter Commissionsantrag vorliegt.

§ 18.

Alle Amtshandlungen in Bezug auf projectirte Localbahnen sind mit möglichster Beschleunigung durchzuführen.

§ 19.

Von den nach § 30 der Verordnung vom 25. Januar 1879 vorzulegenden Behelfen entfällt das Generallängenprofil (Z. 1).

II. Schleppbahnen.

§ 20.

Die §§ 33—38 der Verordnung vom 26. Januar 1879 werden aufgehoben.

§ 21.

Der nach § 3 der Ministerialverordnung vom 1. November 1859, R. G. Bl. Nr. 200, dem Handelsministerium im Einvernehmen mit dem Ackerbauministerium vorbehaltenen Baubewilligung unterliegen nur diejenigen Bergwerkseisenbahnen, welche mit gleicher Spurweite in öffentliche Bahnen derart einmünden, dass ein Uebergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann.

Digitized by Google

Bei Anlage sonstiger Bergwerksbahnen, welche auf dem Territorium öffentlicher Eisenbahnen ausmünden, unterliegen der Genehmigung des Handelsministeriums nur die durch die Ausmündung der Bergwerksbahn an der öffentlichen Bahn hervorgerufenen baulichen Veränderungen (§ 18 der Verordnung vom 25. Januar 1879).

§ 22.

Nur für die im § 21, Abschnitt I, bezeichneten Bergwerksbahnen wird der Benützungsconsens durch die Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen ertheilt.

Bei Einführung des Locomotivbetriebs auf sonstigen oberirdischen Bergwerksbahnen bleibt es der politischen Landesbehörde nach Einholung des Gutachtens der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen vorbehalten, den Vollzug der vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen vor Eröffnung des Locomotivbetriebes zu constatiren und bei entsprechendem Befunde die Betriebseröffnung zu gestatten.

§ 23.

Auf Schienenwegen, welche zur Bringung der Forstproducte dienen sollen, finden, soferne bezüglich ihrer Anlage die Voraussetzungen des § 21 eintreten, die Bestimmungen der §§ 21 und 22 Anwendung.

§ 24.

Bei Schleppbahnen, welche (sei es im Sinne der §§ 21—23 der gegenwärtigen Verordnung, sei es in Folge specieller Vorschriften) einer Baubewilligung des Handelsministeriums bedürfen, ist nach den im § 18 der Verordnung vom 25. Januar 1879 für Um- oder Zubauten zu einer im Baue oder Betriebe stehenden öffentlichen Bahn gegebenen Vorschriften vorzugehen.

Der Consens zur Eröffnung einer Schleppbahn oder zur Benützung einzelner Theile derselben erfolgt wie für Erweiterungsbauten auch im Betriebe stehender Eisenbahnen (§ 32 der Verordnung vom 25. Januar 1879).

§ 25.

Die gegenwärtige Verordnung tritt gleichzeitig mit dem Gesetze, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen, in Wirksamkeit.

Korb *m. p.*

Digitized by Google

Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen.

(Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dergl.)

Verordnung des k. k. Handelsministers vom 1. August 1883, Nr. 24932

an die Verwaltungen der österreichischen Eisenbahnen, betreffend die Einführung einheitlicher Grundzüge[1] der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dergl.

Die beifolgenden Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Localbahnen (Secundärbahnen, Vicinalbahnen u. dergl.) treten am 1. Januar 1884 in Wirksamkeit.

Dem Handelsministerium bleibt es vorbehalten, in einzelnen Fällen, wo dies auch in diesen Grundzügen nicht besonders vorgesehen ist, nach Bedarf strengere Bestimmungen vorzuschreiben, wie denn auch dermalen bestehende strengere Bestimmungen nur über specielle Genehmigung ausser Wirksamkeit treten können. Zur Beibehaltung bereits bestehender oder zur Erlangung weitergehender Erleichterungen, insbesondere für Dampftramways, ist gleichfalls eine derartige specielle Genehmigung erforderlich.

Bis zu dem oberwähnten Zeitpunkte sind die einschlägigen Dienstesinstructionen mit diesen Grundzügen in Einklang zu bringen und sind daher die erforderlichen Vorlagen rechtzeitig an die k. k. Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen zu leiten.

Wien, am 1. August 1883.

Pino m. p.

[1] Diese Grundzüge können mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Anlage und der Ausrüstung von Localbahnen allerdings nicht als für sämmtliche derlei Bahnen in allen ihren Punkten unveränderlich betrachtet werden, doch stellen sie gleichsam einen mittleren Durchschnitt dar, auf dessen Basis das bei einer Bahn gebotene „Mehr" oder bei einer anderen Bahn, insbesondere bei Dampftramways, zulässige „Weniger" leicht festgestellt werden kann. Es konnten demgemäss auch der Dampftramway von Hietzing nach Perchtoldsdorf und der Localbahn von Schwechat nach Mannersdorf bereits eine Reihe noch weitergehender Erleichterungen zugestanden werden. Im Hinblicke auf die stetig wachsende Ausdehnung der Localbahnen sah sich das Handelsministerium auch veranlasst, mannigfache Vereinfachungen für die Vorlage der Fahrordnungsprojecte derselben einzuleiten. Die beim Secundärbetriebe gewonnenen günstigen Erfahrungen gestatteten es ferner, einigen Localbahnstrecken, so insbesondere den Böhmischen Commercialbahnen für die Strecke Velelib-Jičin und der Oesterreichischen Localeisenbahn-Gesellschaft für die Strecken Bosi'z-Kaurim und Ungarisch-Hradisch-Ungarisch-Brod, mässige Erhöhungen der Fahrgeschwindigkeit zuzugestehen, sowie auch in einzelnen Fällen einen Nachtverkehr zuzulassen (vergl. Jahresb. d. Handelsm. 1883).

Digitized by Google

ABSCHNITT A.

Verkehrsdienst.

I. THEIL.

Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 1.

Allgemeine Pflichten des Personals.

1. Zum executiven Dienst darf Niemand verwendet werden, der sich nicht vorher über die seine Dienstesverrichtungen betreffenden Bestimmungen und Vorschriften genaue Kenntniss verschafft und dieselbe durch Prüfung und Probepraxis nachgewiesen hat.

Jedes Organ des executiven Dienstes ist mit den seinen Obliegenheiten entsprechenden Instructionen, Anleitungen und Vorschriften zu betheilen.

2. Das gesammte Diener- und Arbeiterpersonale muss zeitweise eingehend über die einschlägigen Vorschriften belehrt und nachgeprüft werden, worüber Aufschreibungen zu führen sind.

3. Alle jene Bediensteten, welche bei einer Nachprüfung einen Rückschritt in der ursprünglich documentirten unerlässlichen Befähigung beurkunden, sind sofort vom executiven Dienste abzuziehen und können zu demselben erst nach einer neuerlichen, genügend bestandenen Prüfung wieder zugelassen werden.

4. Personen, die wegen Kurzsichtigkeit oder Farbenblindheit zur Wahrnehmung der Signale ungeeignet oder die schwerhörig sind, dürfen beim executiven Dienste nicht in Verwendung genommen, dem Trunke Ergebene nicht im Dienste belassen werden.

5. Bei der Diensteintheilung ist unter Beobachtung der diesfalls jeweilig giltigen Normen darauf Rücksicht zu nehmen, dass jedem Einzelnen die zur Erholung nothwendige dienstfreie Zeit verbleibe.

6. Bei der Dienstesübergabe, respective Uebernahme, welche unter allen Umständen persönlich vorzunehmen ist, hat der Uebergebende dem Uebernehmenden alle auf die ungestörte Fortsetzung des Dienstes Bezug habenden Mittheilungen mündlich zu machen.

Bei der Uebergabe des Platzdienstes von einem Stationsbeamten an den anderen hat überdies der Abzulösende alle auf die Sicherheit des Verkehrs Einfluss nehmenden, getroffenen oder erst zu treffenden Dispositionen in klarer, bestimmter Form schriftlich zu notiren.

7. Die Bahnorgane haben nach Massgabe ihrer Instructionen für die Aufrechthaltung der Betriebssicherheit und Ordnung auf der Bahn und in den Bahnhöfen Sorge zu tragen.

Digitized by Google

Uebertreter der Sicherheitsvorschriften, welche den an sie ergangenen Mahnungen nicht Folge leisten oder eine die Sicherheit des Betriebes störende oder gefährdende Handlung bereits verübt haben, sind, falls die Hilfe der Sicherheitsorgane nicht sogleich zur Hand ist, womöglich anzuhalten und der competenten Behörde zu übergeben.

8. Die Bediensteten haben bei der Ausübung des Dienstes die vorgeschriebenen Abzeichen zu tragen und sich gegenwärtig zu halten, dass sie mit einem zum Nutzen und Frommen des Publicums bestimmten öffentlichen Dienste betraut sind.

9. Die Bediensteten haben im Dienste die ihnen anvertrauten, der Tageszeit entsprechenden, tragbaren Signalmittel bei sich zu führen, damit sie stets im Stande sind, Signale zu geben.

Artikel 2.

Benützung neuer oder umgestalteter Anlagen und Geleise.

10. Sowohl neuhergestellte Eisenbahnstrecken, als auch jene Theile der bereits bestehenden, welche durch Zubau, Umbau oder durch Reconstruction neue oder geänderte Geleiseanlagen und Objecte erhalten, dürfen erst dann benützt werden, wenn die hierzu erforderliche Ermächtigung ertheilt worden ist.

Artikel 3.

Dienstuhren.

11.[1] *Auf jeder Station muss eine Uhr vorhanden sein, nach welcher der Dienst geregelt wird.*

Alle Zugsexpedienten, sowie die Maschinen- und Zugsführer müssen jeder im Besitze einer gut gehenden Taschenuhr sein und dieselbe im Dienste stets bei sich tragen.

Die Organe des Bahnaufsichtsdienstes, deren Function mit dem Zugsverkehre in Verbindung steht, sollen gleichfalls mit einer Uhr versehen sein.

12. Alle diese Uhren müssen nach der Bahnzeit gerichtet sein.

13. *Die Regulirung der Stationsuhren erfolgt täglich auf jene Weise, welche den Einrichtungen der betreffenden Bahn entspricht.*

Artikel 4.

Freihaltung der Bahnbreite.

14. Die seitwärts von den Geleisen und zwischen denselben lagernden Gegenstände sollen vom Schienenstrange so weit entfernt sein, dass sie die sichere Befahrung der Bahn nicht hindern.

Als äusserste Grenze hat zu gelten, dass die Schotterhaufen im Innern des Geleises wenigstens 0·20 Meter von der innern Schienenkante entfernt sein müssen und die Oberfläche der Schienen nicht mehr als 0·08 Meter überragen dürfen, und dass seitwärts von den Geleisen und zwischen denselben die Haufen im Sommer wenigstens 0·50, im Winter jedoch, um den Schneepflügen freien Durchgang zu lassen, 0·80 Meter

[1] Die mit Cursivschrift gedruckten Stellen enthalten Abweichungen von den „Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe".

Digitized by Google

von der innern Schienenkante entfernt zu halten sind. Dieselben können dann eine beliebige Höhe erreichen, nur darf die Böschung der Schotterhaufen gegen das Geleise nicht steiler als 45 Grade sein.

Bei Ablagerung von Gegenständen mit verticalen Flächen hat die Entfernung von der innern Schienenkante mindestens 1·25 Meter zu betragen.

Artikel 5.

Bahn- und Bahnhofseinrichtungen und deren Instandhaltung.

15. *Bahn- und Bahnhofseinfriedungen, ebenso wie Schranken bei den Wegübergängen entfallen, insoferne nicht deren Anbringung in Berücksichtigung besonderer localer Verhältnisse vom Handelsministerium gefordert wird. Im letzteren Falle ist für die entsprechende Bedienung der Schranken Sorge zu tragen.*

16. *Wechselsignalkörper, elektrische oder optische Telegraphen, sowie durchgehende Streckensignale sind in der Regel nicht nöthig.*

17. Die Bahn und Bahnhofseinrichtungen, einschliesslich der Signalmittel, müssen stets in erforderlicher Anzahl und in vollkommen dienstfähigem Zustande erhalten, die dazu nöthigen Verbrauchsmaterialien in hinreichender Menge gehörigenorts vorräthig gehalten werden.

18. Alle Wechsel und Geleisekreuzungen, einschliesslich deren Signalkörper, sind periodisch einer Revision zu unterziehen und die dabei entdeckten Anstände sofort zu beheben.

19. Bei gesperrten Wechseln ist der Schlüssel zur Sperrvorrichtung stets in der Verwahrung desjenigen Organs zu halten, ohne dessen Zustimmung die Umstellung des Wechsels nicht vorgenommen werden darf.

Artikel 6.

Beleuchtung.

20. Die Nachtsignale sind von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang und bei eintretender Dunkelheit und in dunklen Tunneln auch bei Tage zu gebrauchen.

Die Signalmittel auf den Zügen sind stets rechtzeitig, und zwar derart zu beleuchten, dass die Züge ohne Lichtsignale von der Dunkelheit nicht überrascht werden können.

21. Die Züge müssen in der Dunkelheit, daher auch bei der Durchfahrt durch längere Tunnels, auch von innen beleuchtet sein.

II. THEIL.

Vorbereitung zum Verkehr der Züge.

Artikel 7.

Untersuchung der Wagen.

22. *Jeder Wagen ist vor seiner Verwendung bezüglich seines betriebssichern Zustandes einer Untersuchung zu unterziehen.*

23. *Die Untersuchung beladener Wagen soll sich auch auf die Betriebssicherheit der Verladung erstrecken, soweit diese äusserlich beurtheilt werden kann.*

Digitized by Google

24. Jeder Wagen ist ausserdem einer zeitweiligen gründlichen Revision (periodischen Revision) zu unterziehen, wobei die Achsen, Lager und Federn abgenommen werden müssen.

Die Vornahme dieser Revision ist am Wagen selbst ersichtlich zu machen.

25. Neue, aus Fabriken kommende Wagen müssen vor der Uebernahme zum Transport untersucht und zum Beweise, dass es geschehen, mit dem Revisionszeichen versehen werden.

Artikel 8.

Beladung und Belastung der Wagen.

26. Bei Beladung der Wagen muss die Last gleichmässig auf die Achsen vertheilt werden und darf weder in der Höhe noch in der Breite die Grenzen überschreiten, welche durch das Normalverladeprofil gegeben sind.

27. Die Lagerung sämmtlicher verladener Güter soll eine feste und sichere sein; erforderlichenfalls ist sie durch Anwendung entsprechender Befestigungsmittel zu erzielen.

28. *Für die Beförderung explodirbarer Artikel bestehen besondere Vorschriften (siehe Punkt 188).*

29. Die in einem Wagen zur Verladung gelangende Fracht soll ihrem Gewicht nach in der Regel die angegebene Tragfähigkeit des Wagens nicht überschreiten. Ausnahmen davon sind durch specielle Bestimmungen zu regeln.

Artikel 9.

Fahrordnung.

30. *Die Züge werden eingetheilt in:*

a) Gewöhnliche Züge, welche fahrordnungsgemäss täglich oder an bestimmten Tagen der Woche verkehren;

b) Erfordernisszüge, welche blos nach Massgabe des Bedarfs eingeleitet werden und nach einer im Fahrplan (Fahrordnungsbuch) enthaltenen Fahrordnung verkehren;

c) Separatzüge, die nach einer im Fahrplan (Fahrordnungsbuch) nicht enthaltenen Fahrordnung von Fall zu Fall in Verkehr gesetzt werden;

d) Extrafahrten, welche in dringenden Fällen ohne Fahrordnung stattfinden können.

31. Die in der allgemeinen Fahrordnung enthaltenen Züge sind mit fortlaufenden Ordnungsnummern derart zu versehen, dass die ungeraden Zahlen der Züge in der einen Richtung, die geraden für die Züge nach der entgegengesetzten Richtung angewendet werden.

Das System der Zugsnumerirung muss aus den Fahrplänen (Fahrordnungsbüchern) zu entnehmen sein.

32. Die nicht in dem allgemeinen Fahrplan enthaltenen Züge und Fahrten können auch ohne Nummer und blos durch eine anderweitige Benennung bezeichnet werden.

33. *Um zur Feststellung der Zugskreuzungen, sowohl schon bei der Verfassung der Fahrordnung, als auch in Verspätungsfällen eine dauernde, klare Grundlage zu gewinnen, muss für die Züge eine Rangordnung aufgestellt werden, welche angibt, wie dieselben einander bezüglich ihres Verkehrs untergeordnet sind.*

Digitized by Google

In der Fahrordnung eines jeden Zuges muss der Rang desselben ausgesprochen sein.

34. *Jede Fahrordnung muss folgende Daten enthalten:*

1. *Nummer und Charakter des Zuges;*
2. *Rang desselben;*
3. *Stationen, welche der Zug berührt, und deren Entfernung voneinander;*
4. *Fahrzeiten von Station zu Station;*
5. *Ankunftszeit in den Stationen;*
6. *Aufenthalte;*
7. *Abfahrtszeiten aus den Stationen;*
8. *Bezeichnung der Nachtzeit.*

Ueberdies muss in den Fahrordnungsbüchern noch enthalten sein, beziehungsweise bei Nichtvorhandensein von Fahrordnungsbüchern dem Bahnpersonale bekanntgegeben werden:

9. *Bei jeder Station oder Strecke Bezeichnung der Züge, mit denen der fragliche Zug dort zusammentrifft;*
10. *Angabe der kürzesten Fahrzeit;*
11. *summarische Angaben der Fahrzeiten und Aufenthalte;*
12. *Bemerkungen, betreffend das Zuwarten in Kreuzungsstationen;*
13. *Bemerkungen bezüglich der Anschlüsse etc.;*
14. *Tabelle über die Belastung der Züge;*
15. *Tabelle über die Kategorien und Gewichte der Locomotiven, Tender und Wagen;*
16. *Tabelle über die Gewichtsansätze für Personen und jene Sachen, welche im Frachtbriefe nicht mit dem Gewichte ausgewiesen sind;*
17. *Tabelle über die militärische Benützbarkeit der Züge.*

35. *Bei Kreuzungen müssen die Fahrordnungen zwischen der Ankunft des einen Zuges und der Abfahrt des Gegenzuges ein Intervall von mindestens einer Minute bieten.*

Ein gleiches Intervall muss zwischen den Einfahrtszeiten zweier Gegenzüge bestehen.

36. *Jede Station muss von den vollständigen Fahrordnungen sämmtlicher fahrplanmässiger Züge, welche daselbst passiren, rechtzeitig in Kenntniss gesetzt werden.*

Die Organe des Bahnaufsichtsdienstes müssen von der Fahrordnung der fahrplanmässigen Züge rechtzeitig Kenntniss erhalten.

Jeder Maschinen- und Zugsführer muss die Fahrordnung seines Zuges, sowie der fahrplanmässigen Züge, mit denen er ein Vorfahren oder eine Kreuzung zu erwarten haben könnte, im Dienste mit sich führen.

Artikel 10.

Verschubdienst.

37. Bei Verschiebungen, mögen dieselben durch Menschenkräfte, mit Zugthieren oder mit Locomotiven bewirkt werden, ist darüber zu wachen, dass weder die Sicherheit des Verkehrs, noch die persönliche Sicherheit der Bediensteten oder dritter Personen gefährdet werde.

38. Bei Verschiebungen durch Menschenkräfte dürfen die Wagenschieber niemals zwischen den Wagen oder auf den Schienen gehen, sondern müssen die zu verschiebenden Fahrbetriebsmittel von der Seite oder an den Ecken fassen.

Digitized by Google

Bei jeder solchen Verschiebung muss wenigstens Ein dabei betheiligter Arbeiter in der Lage sein, das zu befahrende Geleise genügend weit zu übersehen, um Unfälle zu verhüten, und sind im Allgemeinen bei den Handverschiebungen auch alle jene Sicherheitsvorschriften zu beobachten, welche für das Verschieben mittelst Locomotiven gelten.

39. Sind Wagen ohne Bremsen durch Menschenkräfte zu verschieben, so haben die Wagenschieber geeignete Mittel mit sich zu führen, damit sie die in Bewegung befindlichen Fahrbetriebsmittel nöthigenfalls sogleich anhalten können.

40. Bei Verschiebungen, welche durch Zugthiere ausgeführt werden, muss die Zugkette mindestens 2·50 Meter lang sein.

Das Zugthier soll womöglich immer ausserhalb des Geleises und stets mit der Hand am Zügel geführt werden.

41. Bei solchen Verschiebungen muss ausser dem Lenker noch ein Individuum zur Hand sein, welches die in Bewegung befindlichen Wagen durch geeignete Mittel zum Stillstande bringen kann.

42. Bei Verschiebungen mit Locomotiven darf die Fahrgeschwindigkeit, wenn die Maschine in der Richtung der Bewegung an der Spitze der zu verschiebenden Fahrbetriebsmittel sich befindet, höchstens 15 Kilometer pro Stunde; wenn hingegen die Maschine die Wagen zu schieben hat, höchstens 10 Kilometer pro Stunde betragen.

43. Keinerlei Verschiebung darf ohne Anordnung eines leitenden Organs vorgenommen werden.

Vor Anordnung jeder Bewegung muss sich das die Verschiebung leitende Organ überzeugen, dass weder an den Fahrbetriebsmitteln selbst, noch in der Richtung, nach welcher gefahren wird, ein Hinderniss vorhanden ist oder leicht entstehen kann.

Mit besonderer Aufmerksamkeit aber ist darauf zu sehen, dass sich Niemand zwischen, unter oder hinter den Fahrbetriebsmitteln befinde.

Etwa am Platze anwesende, dem Dienste fremde Personen sind genau zu überwachen.

44. Der Maschinenführer hat, bevor er die Locomotive in Bewegung setzt, stets das Achtungssignal zu geben.

45. Bei Verschiebung von mit Personen besetzten Wagen müssen die Wagenthüren geschlossen bleiben.

46. Wenn durch eine Maschine Wagen geschoben werden, so muss denselben ein mit den nöthigen Signalmitteln ausgerüsteter Bediensteter in genügender Entfernung vorausgehen.

Unter besonders günstigen Umständen jedoch, wenn namentlich vom ersten Wagen aus das ganze zu befahrende Geleise und dessen Umgebung gut übersehen werden kann, genügt es, dass auf diesem Wagen ein Verschieber postirt sei.

47. Zur Kupplung der Wagen dürfen nur besonders geschulte und gewandte Personen verwendet werden.

48. Der die Verschiebung leitende Bedienstete hat seinen Standpunkt derart zu wählen, dass er womöglich das Ein- und Auskuppeln sehen und überwachen kann.

49. Während der Wagenverschiebung müssen sämmtliche Wechsel stets so gestellt sein, dass weder eine Entgleisung, noch ein Zusammenstoss möglich werde.

Solche Wechsel, für welche eine normale Stellung bestimmt ist, sollen, wenn sie beim Verschieben in eine andere Stellung gebracht werden,

Digitized by Google

nach Beendigung der Verschiebung über dieselben in ihre normale Lage zurückgestellt werden.

50. Bei jenen Verschiebungen, welche mit Maschinen ausgeführt werden, sind die hiefür bestimmten Signale anzuwenden, und zwar derart, dass sie für den Locomotivführer entweder direct oder durch Fortpflanzung deutlich und zweifellos wahrnehmbar sind.

51. *Sind bei Verschiebungen Wegübersetzungen mit Schranken zu befahren, so muss vorher das Schliessen der Schranken abgewartet werden.*

Verschiebungen über die Wegübersetzungen sind übrigens thunlichst zu vermeiden, und wenn sie durch längere Zeit dennoch nöthig sein sollten, so hat man selbe in solchen Perioden zu unterbrechen, dass das Passiren auf dem Wege nicht lange gestört werde.

52. Wagen, die mit Reisenden besetzt sind, sowie Wagen, in welchen sich manipulirende Postbedienstete befinden, dürfen nicht mittelst Rollenlassens verschoben werden.

53. Beim Erwarten eines Zuges sollen die Verschiebungen auf den von demselben zu befahrenden Geleisen mindestens 10 Minuten vor dessen Ankunft eingestellt werden, damit die Ein-, beziehungsweise Durchfahrt des erwarteten Zuges ungehindert geschehen könne.

54. Die in den Stationen oder auf Zweiggeleisen stehenden Wagen müssen mindestens in Gruppen aneinander gekuppelt und permanent gegen das Entrollen entsprechend gesichert sein.

Erhöhte Vorsichten sind in dieser Beziehung bei Beginn eines Sturmes oder Herannahen eines Gewitters und auf Bahnhöfen, welche Gefälle enthalten oder an solche grenzen, jederzeit zu beobachten.

Artikel 11.

Zusammenstellung der Züge.

55. Die Züge sollen derart zusammengestellt sein, dass, so weit es die übrigen Erfordernisse des Dienstes gestatten, die schweren Wagen vor den leichten zu stehen kommen, dass die Puffer zweier zusammengekuppelter Wagen in ihrer Höhe nie mehr als 8 Centimeter differiren, und dass die Berührung zweier Bremshütteln oder Bremsplattformen auch bei der grösstmöglichsten Zusammendrückung der Puffer nie eintreten könne.

56. *Die Zugsmaschine soll sich in der Regel an der Spitze des Zuges befinden und kann sowohl in normaler als auch in verkehrter Stellung verwendet werden.*

57. *Von der Anordnung, dass die Locomotive sich an der Spitze des Zuges befinde, darf nur abgewichen werden:*

a) Bei Verschiebungen auf den Bahnhöfen;

b) beim Nachschieben über örtliche Steigungen;

c) bei Hilfs- und Probefahrten;

d) bei Zügen, welche von der Strecke zurückfahren müssen, ohne eine Anlage zu erreichen, welche die Umstellung der Maschine ermöglicht.

58. Zur Beförderung eines jeden Zuges soll in der Regel nur Eine Maschine verwendet werden.

Ausnahmen können jedoch stattfinden:

a) Bei örtlichen Steigungen;

b) bei schlechter Witterung oder momentan ungenügender Leistungsfähigkeit der Maschine;

c) bei Hilfsfahrten.

Digitized by Google

59. Wenn zwei Maschinen thätig sind, so hat der Führer der an der Spitze des Zuges befindlichen ersten Maschine den Gang zu regeln und die erforderlich werdenden Signale zu geben.

60. Zur Fortschaffung eines Zuges über locale Steigungen ist es ausnahmsweise zulässig, zwei Maschinen zum Ziehen und eine zum Schieben zu nehmen.

Mehr als zwei Zugsmaschinen und eine Nachschubmaschine bei demselben Zuge wirken zu lassen, ist jedoch unter allen Umständen verboten.

61. *Die Einschaltung eines Sicherheitswagens zwischen Maschine, beziehungsweise Tender und dem ersten mit Reisenden besetzten Wagen ist bei Personenzügen, welche mit keiner grösseren Maximalgeschwindigkeit als 25 Kilometer pro Zeitstunde verkehren, nicht erforderlich: a) Auf Bahnen mit Neigungen bis inclusive 10 Promille, wenn der Zug aus nicht mehr als 12 Achsen besteht; b) bei grösseren Neigungen, wenn der Zug aus nicht mehr als 8 Achsen besteht.*

Weitergehende Erleichterungen unterliegen der speciellen Genehmigung der Generalinspection.

62. *Es ist nicht nöthig, dass auf dem ersten hinter der Locomotive befindlichen Wagen ein Zugbegleiter postirt ist, wenn sich dieser mit dem Locomotivführer mittelst einer entsprechenden Vorrichtung verständigen kann.*

63. *Der letzte Wagen eines jeden Zuges soll in der Regel ein mit einem Zugbegleiter besetzter Bremswagen sein.*

Ueberdies muss er die nöthigen Vorrichtungen zum Anbringen der vorgeschriebenen Signalmittel tragen.

64. *Es ist jedoch gestattet, hinter dem letzten Bremswagen einen Wagen ohne Bremse laufen zu lassen, wenn derselbe bei Nachtverkehr mit dem entsprechenden Signale versehen ist (siehe Abschnitt C, Punkt 32).*

Weitergehende Erleichterungen unterliegen der speciellen Genehmigung der Generalinspection.

65. *In gemischten Zügen und Güterzügen mit Personenbeförderung sollen sich die zum Personentransport bestimmten Wagen womöglich in der zweiten Hälfte des Zuges befinden, dürfen aber keinesfalls unmittelbar hinter der Maschine eingereiht werden.*

Eine Verschiebung mit den Personenwagen in den Unterwegsstationen ist thunlichst zu vermeiden.

66. *Die Einreihung von Wagen mit Schalengussrädern unterliegt keiner Beschränkung.*

67. *Die feuergefährlichen Stoffe, dann die ätzenden Flüssigkeiten können zwar in Zügen mit Personenbeförderung transportirt werden, jedoch müssen die Wagen, in welchen dieselben verladen sind, stets hinter den zum Personentransport dienenden Wagen eingestellt werden, und zwar thunlichst gegen das Ende des Zuges.*

68. *Langholz, welches vermöge seiner Länge nicht auf einen Wagen verladen werden kann, darf vor dem Personenwagen dann gereiht werden, wenn die damit beladenen Wagen direct gekuppelt sind. Zur Trennung der Personenwagen von den Langholzwagen genügt ein Zwischenwagen, der entweder ein gedeckter oder ein solcher offener Wagen sein muss, dessen Bordwände oder die Ladung höher reichen als das Langholz.*

69. Bezüglich der Einreihung von Wagen, welche mit anderen langen, über mehr als Einen Wagen reichenden Gegenständen beladen sind, gelten die gleichen Regeln wie für Langholz.

Digitized by Google

70. Offene Güterwagen, welche mit Equipagen beladen sind, und Pferdewagen, wenn sie vermöge ihrer leichten Construction an der Spitze des Zuges nicht eingereiht werden können, sind bei Personenzügen am Ende derselben anzuhängen und bei Güterzügen wie andere leichte Wagen zu behandeln. Während der Fahrt darf Niemand in den Equipagen verbleiben.

71. Die mit einem Zuge zu befördernden Locomotiven sind in der Regel unmittelbar hinter der Zugmaschine einzureihen.

Die Signalleine muss von der vordersten Maschine bis zum ersten Bremsposten reichen, wenn sich nicht der daselbst postirte Zugsbegleiter mittelst einer anderen Vorrichtung dem Maschinenführer verständlich machen kann.

72. Kalte Maschinen müssen während der ganzen Dauer ihres Transportes begleitet sein.

73. *Ein Schneepflug, der nicht zur Freimachung der Bahn dienen soll, ist hinter dem Signalwagen anzuhängen und vorzugsweise mit einem bei Tage verkehrenden Zug zu befördern.*

Von der Beigabe desselben ist das betreffende Stations- und Streckenpersonal rechtzeitig zu verständigen, damit die Einfahrt der Züge auf ein die unbehinderte Passirung des Schneepflugs gestattendes Geleise und die Beseitigung der allenfalls auf den Strecken vorhandenen Hindernisse veranlasst werden können.

Artikel 12.

Anzahl und Vertheilung der Bremswagen.

74. *In jedem Zuge müssen ausser der Tenderbremse noch wenigstens so viele gut wirkende Bremsen vorhanden sein, dass*
auf horizontaler Bahn und geringen Steigungen bis einschliesslich
2 Promille 1/12
auf grösseren Steigungen als 2 Promille bis einschliesslich 3 Promille 1/10
auf grösseren Steigungen als 3 Promille bis einschliesslich 5 Promille 1/8
auf grösseren Steigungen als 5 Promille bis einschliesslich 10 Promille 1/7
auf grösseren Steigungen als 10 Promille bis einschliesslich 12·5 Promille 1/6
auf grösseren Steigungen als 12·5 Promille bis einschliesslich 17 Promille 1/5
auf grösseren Steigungen als 17 Promille bis einschliesslich 25 Promille 1/4
auf grösseren Steigungen als 25 Promille bis einschliesslich 33 Promille 1/2
der Bruttolast des Zuges auf gebremsten Achsen ruht.

Bei grösseren Steigungen als 33 Promille muss jedes Räderpaar bremsbar sein.

Bei besonderen an den Locomotiven angebrachten Vorrichtungen zum Bremsen ist eine Modification der vorstehenden Bremsscala zulässig, worüber jedoch der Generalinspection die Entscheidung zusteht.

75. Befinden sich bei einem Zuge kalte Maschinen sammt Tendern, so ist deren Gewicht bei Ermittlung der zu bremsenden Last nicht in Betracht zu ziehen

76. Bei Vergleichung des zu bremsenden Brutto mit dem Brutto der mit Bremsern zu besetzenden Wagen können 3000 Kilogramm unberücksichtigt bleiben.

77. Es sollen so viel als möglich die Bremswagen in gleicher Entfernung im Zuge und, wenn dies nicht durchführbar ist, mehr nach rückwärts eingereiht sein.

Die von einem Bremsposten etwa gegebenen optischen Signale sollen vom Nachbarposten wahrnehmbar sein.

Digitized by Google

78. Bremswagen, welche Stehplateaux ohne Schutzgeländer haben oder mit feuergefährlichen Gütern beladen sind, dürfen nie mit Bremsern besetzt werden.

Artikel 13.

Kupplung der Wagen.

79. *Bei Wagen mit Schraubenkuppeln können die Nothketten entfallen.*

Artikel 14.

Anzahl der Achsen und Belastung der Züge.

80. *Die grösste zulässige Achsenanzahl bei den Zügen auf den einzelnen Strecken wird von der Generalinspection festgesetzt und ist in den Belastungstabellen vorzuschreiben.*

Artikel 15.

Beförderung von Personen mit Güterzügen.

81. Die Beförderung von Personen mit gewöhnlichen Güterzügen, welche nicht fahrordnungsmässig den Personenverkehr vermitteln, ist nur ausnahmsweise gestattet, und zwar dürfen mit solchen Zügen ausser den hierzu befugten, im Dienste entsendeten Organen der Generalinspection und der Bahnverwaltung nur befördert werden:

1. Militärtransporte;
2. Begleiter von Leichen, lebendem Vieh, oder als Frachtgut auf eigenen Rädern laufenden fremden Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln;
3. Staatstelegraphen-Aufsichtsorgane;
4. Sicherheitsorgane im Dienst;
5. Finanzwache und Abgeordnete der Finanzbehörden;
6. Feuerwehrmannschaft bei Hilfeleistungen.

Hinsichtlich der Unterbringung der angeführten Personen gelten folgende Bestimmungen:

Ad 1. Die Militärtransporte sind im Sinne der Vorschriften für den Militärtransport auf Eisenbahnen entweder in Personen- oder in eingerichteten Lastwagen unterzubringen.

Ad 2. Die Begleiter von Leichen, lebendem Vieh oder als Frachtgut auf eigenen Rädern laufenden fremden Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln müssen, insofern selbe nicht im Leichenwagen, beziehungsweise im Wagen bei den Thieren oder auf den zu begleitenden Fahrbetriebsmitteln untergebracht werden können, in Personen- oder in eingerichteten Last- oder leeren Kastenwagen befördert werden.

Ad 3. Staatstelegraphenaufseher haben in der Regel nicht besetzte Bremserplätze einzunehmen.

Die Benützung der Conducteurwagen ist den Staatstelegraphen-Aufsichtsbeamten jederzeit, den Staatstelegraphenaufsehern dagegen nur im Falle grosser Kälte oder ungünstiger Witterung, oder wenn kein Bremssitz frei ist, gestattet.

Ad 4 und 5. Die zur Benützung der Lastzüge befugten Sicherheits- oder Finanzorgane können im Conducteurwagen Platz nehmen, wenn beim Zuge kein Personen- oder eingerichteter Mannschaftswagen oder kein leerer Kastenwagen zur Unterbringung derselben vorhanden ist.

Digitized by Google

Ad 6. Die zur Beförderung der Feuerwehrmannschaft zu verwendenden Personen- oder Kastenwagen sind so einzureihen, wie es die allgemeine Regel für die Einreihung der Personenwagen in die gemischten Züge vorschreibt.

In den Stundenpässen sind jedesmal die Personen namhaft zu machen, welche von dem obigen Rechte, Lastzüge zu benützen, Gebrauch gemacht haben und hierbei die bezüglichen Strecken und der von jedem eingenommene Platz ersichtlich zu machen.

Artikel 16.

Ausrüstung der Züge mit Signal- und Hilfsmitteln.

82. *Bei jedem Zuge müssen die Signalmittel vorhanden sein, welche zu den Signalen an demselben und zum Geben der Signale seitens der Zugbegleiter erforderlich sind.*

Von der Beigabe eines Rettungskastens bei den Zügen mit Personenbeförderung kann nur mit specieller Zustimmung des Handelsministeriums abgesehen werden.

III. THEIL.

Ausführung des Verkehrs.

Artikel 17.

Avisirung des Personals über den Verkehr der Züge.

83. *Die verkehrenden gewöhnlichen Züge werden dem Personale ein- für allemal als solche avisirt, die Erfordernisszüge, Separatzüge und Extrafahrten dagegen entweder für eine bestimmte Zeit oder von Fall zu Fall.*

Nachdem Extrafahrten auch ohne Avisirung des Personals vorgenommen werden können, so dürfen solche Fahrten nur mit besonderer Vorsicht unternommen werden. Hierauf ist das Zugspersonale besonders aufmerksam zu machen.

Die Avisirung der Stationen erfolgt in der Regel schriftlich.

84. Die Avisirung durch Signale an den Zügen erfolgt in Gemässheit der Signalordnung und ist dazu in der Regel derjenige Zug zu benützen, welcher unmittelbar vor dem zu avisirenden Zuge die Strecke in gleicher Richtung passirt.

85. *Das Unterbleiben der ein- für allemal, sowie der von Fall zu Fall avisirten Züge muss den Stationen und dem Personale bekanntgegeben werden, welche den Zug zu erwarten hätten.*

86. Bei Reparatursarbeiten am Unter- und Oberbaue und im Allgemeinen bei entstehenden Hindernissen auf der Bahn, z. B. Erdabrutschungen, Stehenbleiben von Wagen u. s. w., sind die Halte- und Langsamfahrsignale stets derart abzugeben, als ob ein Zug zu erwarten wäre (siehe Artikel 9, Punkt 30 *d*).

Artikel 18.

Begleitdocumente der Züge.

87. Es darf weder ein Zug verkehren, noch mit einer Locomotive eine Fahrt unternommen werden, ohne dass hierbei ein Stundenpass,

Digitized by Google

welcher eine Darstellung der thatsächlichen Ausführung des Verkehrs mit allen Abweichungen von der Fahrordnung und die Angabe aller Ereignisse während der Fahrt enthält, von den hierzu berufenen Organen vom Abfahrts- bis zum Bestimmungsort deutlich und wahrheitsgetreu geführt würde.

88. Der Stundenpass hat die genaue Bezeichnung des Zuges, auf welchen er Bezug hat, der Verkehrsstrecke, der Verkehrszeit, die Namen der Begleiter, die Bezeichnung der Maschinen, Tender und Schneepflüge zu enthalten, ferner die Namen der Stationen, welche der Zug passirt, die Ankunfts-, Aufenthalts- und Abfahrtszeiten daselbst und die Fahrzeiten von Station zu Station, die Anzahl der Wagen und der Achsen, die Netto-, Tara- und Bruttobelastung des Zuges, die Bezeichnung der Züge, mit welchen derselbe zusammentraf, die Angabe der Witterungsverhältnisse, der Ursachen etwaiger Verspätungen und alle sonstigen den Verkehr des Zuges betreffenden Ereignisse.

89. Die Wagenbelastungsausweise bilden eine Beilage zu den Stundenpässen, aus welcher die Gattung sowie die Art und Grösse der Belastung jedes einzelnen Fahrzeuges zu entnehmen sein muss.

Artikel 19.

Zugsbegleitung, Berechtigung zur Fahrt auf der Locomotive.

90. *Zur Bedienung der Locomotive durch den Führer allein ist die Genehmigung der Generalinspection einzuholen.*

91. Jedem Zuge müssen mindestens so viele Begleiter beigegeben werden, als zur Bedienung der laut Artikel 12 erforderlichen Anzahl Bremsen nöthig sind.

92. *Es ist zulässig, den Güterzügen nur einen Zugsbegleiter beizugeben, wenn die Belastung des Zuges nach dem Bremsnormale nicht mehr besetzte Bremsposten erfordert.*

Bei Personenzügen und bei jenen gemischten Zügen, in welchen die Personenwagen am Schlusse eingereiht sind, ist die Beigabe nur Eines Zugsbegleiters in jenen Fällen zulässig, wo eine Communication zwischen dem ersten und dem letzten Personenwagen möglich ist.

Dieser Zugsbegleiter hat seinen Posten auf dem letzten Bremswagen zu nehmen (siehe auch Punkt 63).

93. Diejenigen Strecken, in welchen wegen zu nahestehender Objecte das Verweilen auf den Laufbrettern, das Beiseiteneigen oder das Aufstehen auf Bremssitzen gefährlich ist, sind den Zugsbegleitern durch ein eigenes Verzeichniss bekanntzugeben.

94. Auf der Locomotive darf, ausser den durch ihren Dienst dazu berufenen Organen der Bahn und der Generalinspection, ohne Erlaubniss Niemand mitfahren.

Ueberdies ist darauf zu achten, dass auf den Maschinen und Tendern nicht mehr Personen Platz nehmen, als mit Rücksicht auf die Erfordernisse des Dienstes und die Sicherheit dieser Personen selbst zulässig ist.

Artikel 20.

Fahrgeschwindigkeit.

95. *Die zulässige Maximalgeschwindigkeit wird für jede einzelne Localbahn (Secundärbahn, Vicinalbahn) durch das Handelsministerium festgesetzt.*

Digitized by Google

96. *Bei geschobenen Zügen, d. h. bei Zügen, an deren Spitze sich keine ziehende und an deren Ende sich die schiebende Maschine befindet, darf auf der currenten Bahn mit keiner grösseren Geschwindigkeit, als mit 15 Kilometer pro Stunde gefahren werden.*

Vor nicht mit Schranken abgeschlossenen Wegübersetzungen, wo die Aussicht behindert ist, muss eine derartige Geschwindigkeit eingehalten werden, dass der Zug auf eine Distanz von 100 Meter zum Stillstand gebracht werden kann.

Artikel 21.

Zeiträume für das Nachfolgen der Züge.

97. Wenn mehrere Züge nacheinander von Einer Station nach derselben Richtung abfahren, darf ein Zug einem vorausgegangenen, langsamer oder gleich schnell fahrenden Zug erst 10 Minuten, einem schneller fahrenden aber schon 5 Minuten nach dessen Abfahrt folgen. Ausserdem ist beim Ablassen der Züge hintereinander noch der Bedingung zu entsprechen, dass das Eintreffen derselben in der nächsten Station in einem Intervalle von mindestens 5 Minuten stattfinde.

Für den vorausgehenden Zug ist stets die regelmässige Fahrzeit, für den nachfolgenden die regelmässige, in Verspätungsfällen aber die kürzeste Fahrzeit als Grundlage der Berechnung anzunehmen.

98. Ausnahmsweise ist auch ein früheres Ablassen des folgenden Zuges, als es die vorstehenden Bestimmungen erlauben, gestattet, wenn telegraphische Nachricht eingelangt ist, dass der vorhergehende Zug bereits in der nächsten Station eingetroffen ist.

99. Wenn ein Zug einem zum Freimachen der Bahn vorangegangenen Schneepflug folgen soll und zu befürchten ist, dass die freigemachte Strecke vor Passirung des Zuges wieder unfahrbar werde, so sind die angegebenen Intervalle nicht geltend, sondern kann ein früheres Nachfahren des Zuges hinter dem Schneepfluge eintreten, wobei jedoch die Sicherheitsvorschriften in erhöhtem Masse zu beachten sind.

Artikel 22.

Bedienung der Wechsel.

100. *Unbewachte Wechsel in der currenten Bahn sind mit Sperrvorrichtungen zu versehen.*

101. Für die gewöhnlichen Züge sind die Geleise, auf welchen die Einfahrt stattfinden soll, ein- für allemal bestimmt.

Jede gegen diese allgemeine Bestimmung nothwendig werdende Ausnahme ist den Weichenwächtern klar und präcise auf sichere Art durch den hierzu Berufenen mitzutheilen.

102. Die Wechsel sind den vorzunehmenden Zugsbewegungen entsprechend und derart zu handhaben, dass der Anschluss der Spitz- an die Stockschiene, insbesondere bei Fahrten gegen die Spitze, ein vollkommener sei.

103. Vor jeder Ein- oder Ausfahrt eines Zuges hat der diensthabende Beamte oder ein specielles Aufsichtsorgan sich persönlich von der richtigen Stellung der zu passirenden Wechsel unbedingt zu überzeugen.

Digitized by Google

Artikel 23.

Bestimmungen über das Befahren der Wechsel.

104. In den Stationen und auf der Strecke dürfen Wechsel gegen die Spitze im Allgemeinen nur mit gemässigter Geschwindigkeit befahren werden.

Artikel 24.

Deckung der Stationen.

105. *Ist die Einfahrt eines Zuges in eine Station nicht zulässig, so ist derselbe durch Haltsignale in angemessener Entfernung zum Stillstand zu bringen.*

Artikel 25.

Ankunft und Aufenthalt der Züge in den Stationen.

106. Erscheint es nothwendig, die Einfahrt eines Zuges mit besonderer Vorsicht vollziehen zu lassen, so ist der Zug noch vor der Station anzuhalten und dem Zugs- und Maschinenführer die diesfällige Weisung zu ertheilen.

107. Das Anhalten eines Zuges in einer Station soll in der Regel derart erfolgen, dass durch denselben nicht die Ein- oder Ausfahrt verstellt werde.

108. In Stationen, welche im Gefälle oder in der Steigung liegen, müssen nach dem Anhalten des Zuges die Bremsen angezogen sein.

Der Signalwagen aber muss während des Aufenthaltes in allen Stationen gebremst sein.

109. Das Aus- und Einsteigen der Reisenden soll nur nach erfolgtem Stillstand des Zuges erfolgen.

Artikel 26.

Expedition der Züge.

110. Zugs- und Maschinenführer eines jeden Zuges müssen von den Stationen über die eingeleiteten nicht gewöhnlichen Züge, über die in Folge von Verspätungen vorgenommenen Verlegungen der Kreuzungen ihres Zuges mit anderen Zügen, über den Gang derjenigen Züge, welche die Station kurz vorher verlassen haben oder bald nachfolgen werden, sowie über eine etwa bekanntgegebene Aenderung der Einfahrt in einer folgenden Station genau unterrichtet werden.

111. Die Abfahrt eines Zuges von einer Station, beziehungsweise die Durchfahrt eines ohne Aufenthalt passirenden Zuges darf nie früher erfolgen, als zu der in der Fahrordnung festgesetzten Abfahrtszeit.

112. *Das Signal, dass der Zug zur Abfahrt bereit ist, wird mit einer Glocke gegeben; hierauf giebt der Zugsführer, nachdem er den beim Signalmanne beginnenden und der Reihenfolge nach von sämmtlichen Zugsbegleitern wiederholten Ruf „Fertig" vernommen hat, das Abfahrtssignal, und sodann der Maschinenführer mit der Dampfpfeife das Zeichen, dass er die Locomotive in Gang setze.*

113. *Dem Signal, dass der Zug zur Abfahrt bereit ist, muss bei Zügen mit Personenbeförderung das Signal „Einsteigen", und zwar in einem nie mehr als 5 Minuten betragenden Zeitraume, vorausgehen.*

Digitized by Google

Ist der Aufenthalt des Zuges mit 5 Minuten oder kürzer bestimmt, so ist das Signal „Einsteigen", sobald der Zug sichtbar wird, zu geben.

114. *Das Signal, dass der Zug zur Abfahrt bereit ist, kann auch durch das Zugspersonale gegeben werden.*

115. Ein Durchfahren der Züge durch Stationen und Haltestellen, in welchen laut Fahrordnung ein Aufenthalt vorgeschrieben ist, darf unter keinerlei Umständen stattfinden.

116. *Ein Separatzug, der in keiner Weise avisirt werden konnte, darf, wenn durch die Witterungsverhältnisse die Fernsicht gestört ist, oder wenn ungünstige Umstände den sicheren Gang des Zuges in Frage stellen, nicht in Verkehr gesetzt werden.*

Artikel 27.

Verhalten während der Fahrt.

117. *Jeder Zugsbegleiter, dem die Bedienung einer Bremse zugewiesen ist, hat stets in der Nähe derselben zu sein, um den etwa gegebenen Signalen unverzüglich entsprechen zu können. Bei Zügen mit Personenbeförderung ist dem mit der Billetmanipulation betrauten Zugsbegleiter für die Zeit dieser Manipulation die Entfernung von der Bremse gestattet.*

118. Jeder Zugsbegleiter hat das ihm laut Artikel 19, Punkt 93, einzuhändigende Verzeichniss im Dienste mit sich zu führen und auf Grund desselben seine persönliche Sicherheit zu wahren.

119. Falls ein Zugsbegleiter ein Signal geben will, so hat er, wenn ihm eine Zugleine zur Verfügung steht, vor Allem dieses Mittel zur Anwendung zu bringen und dann das betreffende Signal zu geben.

Fehlt oder versagt die Zugleine, so ist das Signal mit einem andern Signalmittel zu geben und den übrigen Zugsbegleitern fortzupflanzen.

120. *Vor den Abzweigungen haben die Maschinenführer das Achtungssignal ertönen zu lassen.*

121. *Bei der Annäherung an eine Station haben das Maschinen- und Zugsbegleitungspersonale, insbesondere aber der Locomotivführer und Zugsführer, ihre Aufmerksamkeit hauptsächlich auf allenfalls von der Station gegebene Signale zu richten und ist vor der Einfahrt in die Station in allen Fällen das Achtungssignal mit der Dampfpfeife zu geben.*

122. *Das Anhalten der Züge an im Voraus bestimmten Punkten auf der Strecke zum Zwecke des Ein- und Aussteigens von Reisenden und der Aufnahme, respective Abgabe von Gepäck ist gestattet.*

Ebenso können einzelne Wagen auf der Strecke behufs Ent- oder Beladung unter Beobachtung der erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen zurückgelassen und mit dem nächsten Zuge bis zur nächsten Station geschoben werden.

123. *Bei Wahrnehmung des Signals „Verbot der Einfahrt" sind auf dem Zuge alle geeigneten Mittel anzuwenden, um denselben noch vor dem Signal zum Stillstand zu bringen, in welchem der Zug so lange zu verharren hat, bis das Signal „Freie Fahrt" erscheint, oder in anderer unzweideutiger Weise die Erlaubniss zur Weiterfahrt von massgebender Seite ertheilt wird.*

124. *Wird ein Distanzsignal zur Beleuchtungszeit unbeleuchtet angetroffen, so ist der Zug bei demselben anzuhalten.*

Digitized by Google

Die Weiterfahrt in die Station ist in diesem Falle, jedoch nur unter der äussersten Vorsicht, dann gestattet, wenn die Ueberzeugung gewonnen wurde, dass das Distanzsignal auf „Erlaubte Einfahrt" steht.

125. Das Locomotivpersonale muss bei der Annäherung an die Station die Stellung der Wechsel ins Auge fassen.

126. *Erscheint es dem Maschinen- oder Zugsführer aus besonderen Gründen unzulässig, auf das ihm geöffnete Geleise einzufahren, so muss der Zug angehalten und die Erlaubniss zur geänderten Einfahrt von der Station eingeholt werden.*

127. Bei der Ausfahrt aus den Stationen hat der Locomotivführer nach Möglichkeit darauf zu sehen, ob das Geleise, auf welchem die Ausfahrt erfolgt, vollkommen frei ist, und ob die zu passirenden Wechsel richtiggestellt sind; der Zugsführer, sowie die übrigen Zugsbegleiter haben darauf zu sehen, ob von der Station aus nicht ein Signal zum Anhalten des Zuges nachgesendet werde.

Artikel 28.

Vorgang bei langsamer Fahrt, Aufhalten auf der Strecke, Weiterfahrt oder Zurückschieben der Züge.

128. Jeder Zug muss sofort anhalten, wenn irgend eine Wahrnehmung gemacht wird, die schliessen lässt, dass aus der Weiterfahrt eine Gefahr entstehen könnte.

129. Erfolgt das Anhalten eines Zuges auf horizontaler Bahn, so sind die Bremsen nach erfolgtem Stillstande sofort wieder zu lüften; bleibt aber der Zug auf einer Steigung oder einem Gefälle stehen, so sind die Bremsen erst dann wieder zu öffnen, bis der Maschinenführer mit der Dampfpfeife das Signal zur Weiterfahrt giebt.

130. *Wenn ein Zug aus irgend einer Ursache auf der Strecke anhält, so ist ohne allen Verzug die Deckung desselben, und zwar vor Allem nach rückwärts, vorzunehmen.*

Diese Deckung ist den Verkehrs- und localen Verhältnissen der Bahn anzupassen.

131. Der Zugsführer ist für die Durchführung der Zugdeckung strengstens verantwortlich.

132. In einem Tunnel soll das Anhalten eines Zuges möglichst vermieden werden; muss es aber geschehen, so sind die zur Deckung des Zuges bestimmten Haltsignale nicht blos auf die vorgeschriebene Entfernung, sondern bis ausserhalb des Tunnels zu geben.

133. Dauert das Anhalten voraussichtlich nur kurze Zeit, oder würde überhaupt durch das Aussteigen eine Gefahr entstehen, so ist den Reisenden das Verlassen der Wagen nicht zu gestatten.

Das Verweilen auf den Geleisen darf den Reisenden unter keiner Bedingung zugestanden werden.

134. *Wenn ein Zug zurückschieben soll, so muss dem zurückschiebenden Zuge ein mit den nöthigen Signalmitteln versehener Bote in einer stets einzuhaltenden Distanz von 300 Meter vorausgehen.*

Vor dem Zurückschieben sind, wenn nicht Gefahr im Verzuge ist, die Signale für die Spitze und das Ende des Zuges entsprechend zu ändern.

135. *Wenn ein Zug aus irgend einer Ursache seine vorgeschriebene Fahrzeit nicht einzuhalten im Stande ist und zu befürchten steht, dass*

Digitized by Google

er von einem nachfolgenden Zug eingeholt werden könnte, so ist der Zug rechtzeitig anzuhalten und entsprechend zu decken.

136. *Wenn ein solcher langsam fahrender Zug die nächste Station nicht spätestens 5 Minuten vor der frühesten Abfahrtszeit eines Vorrang-gegenzuges von dort erreichen kann, so ist, falls nicht eine klare, anderweitige Vereinbarung mit der nächsten Station getroffen wurde, der Zug eben zu dieser Zeit anzuhalten, demselben ein mit den nöthigen Signalmitteln ausgerüsteter, verlässlicher Bote in der Entfernung von 800 Meter vorauszusenden, welchem unter steter Einhaltung dieser Entfernung mit Vorsicht nachzufahren ist.*

Artikel 29.

Ueberwachung des Zugsverkehrs durch die Streckenwächter.

137. *Die Bahn ist an Tagen, an welchen ein Zug verkehrt, wenigstens einmal zu untersuchen.*

138. *Wenn ein Wächter die Ankunft der Züge auf einem bestimmten Punkt erwarten muss, so hat er sich derart aufzustellen, dass er vom Zugs- und Maschinenpersonale unzweifelhaft gesehen werden kann.*

139. *Wegübersetzungen, welche mit Schranken versehen sind, müssen spätestens 5 Minuten vor dem Eintreffen eines Zuges geschlossen werden.*

Der Wächter hat das eigenmächtige Oeffnen oder Uebersteigen der gesperrten Schranken, sowie das Durchschlüpfen durch dieselben mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln zu verhindern und Uebertreter anzuhalten.

140. *Der Wächter hat das Haltesignal zu geben:*

a) Wenn die Unfahrbarkeit der Bahn oder ein anderes Hinderniss die Weiterfahrt gefährdet oder hemmt;

b) wenn das Zugspersonale das Haltesignal gibt;

c) wenn an dem Zug selbst etwas bemerkt wird, wodurch die Weiterfahrt gefährdet würde;

d) wenn eine Bahnstelle derart schadhaft ist, dass sie nur mit äusserster Vorsicht befahren werden kann, worüber der angehaltene Zug zu vertständigen ist.

141. *Die Langsamfahrsignale sind anzuwenden:*

a) Wenn der Zustand der Bahn, schlechte Oberbaustellen, Objecte oder andere Ursachen es unzulässig machen, mit der gewöhnlichen Geschwindigkeit zu fahren (siehe auch Punkt 140 d);

b) wenn das Zugpersonale das Langsamfahrsignal gibt.

142. *Das Markiren mangelhafter Bahnstellen hat in der Weise zu geschehen, dass mindestens 200 Meter vor der betreffenden Stelle beiderseits eine Handsignalscheibe, mit der rothen Fläche auswärts und mit der weissen Fläche gegen die schadhafte Stelle, aufgesteckt wird.*

Artikel 30.

Fahrten auf dem Doppelgeleise.

(Entfällt derzeit.)

Artikel 31.

Allein verkehrende Maschinen.

143. Alle Sicherheitsmassregeln, welche für einen verkehrenden Zug vorgeschrieben sind, müssen auch bei allein verkehrenden Maschinen in Anwendung kommen.

Digitized by Google

Artikel 32.

Bedingungen und Vorschriften für das Nachschieben der Züge.

141. *Züge, denen nachgeschoben wird, dürfen Wagen, welche derart beladen oder miteinander verbunden sind, dass sich die Puffer nicht berühren können, nicht enthalten.*

Leere Wagen sind thunlichst weit von der Schiebemaschine einzureihen, damit selbe vorwiegend gezogen werden.

Das Anhängen von Wagen hinter der Schiebemaschine ist unzulässig.

145. Bezüglich der an dem letzten Wagen und an der Schiebemaschine anzubringenden Nachtsignale ist die Signalordnung massgebend.

146. Die Schiebemaschine darf nie an den Zug angekuppelt werden.

147. Bei Abfahrt eines Zuges, dem nachgeschoben wird, haben nach Vernehmung des vom Zugsführer gegebenen Abfahrtssignals die Führer der Zugs- und Schiebemaschinen einander mittelst der Dampfpfeife gegenseitig zu verständigen und dann erst den Zug einvernehmlich in Bewegung zu setzen.

148. Während der Fahrt muss eine möglichst gleichmässige Geschwindigkeit eingehalten werden.

Die Schiebemaschine soll sich in der ganzen Strecke, in welcher sie nachzuschieben hat, nicht vom Zuge trennen.

149. Soll der Zug während der Fahrt angehalten werden, so haben sich die Führer der Zugs- und Schiebemaschine mittelst der Dampfpfeife darüber zu verständigen und soll die Schiebemaschine möglichst zuerst anhalten.

Das Zugsbegleitungspersonale hat etwaige Haltesignale den beiden Locomotivführern, womöglich aber vorerst dem der Schiebemaschine zu geben.

Artikel 33.

Vorgang und besondere Vorsichtsmassregeln bei Expedition verspäteter Züge.

150. Die Verspätung eines Zuges soll in erster Reihe durch möglichste Abkürzung der Aufenthalte und sodann durch schnelleres Fahren, jedoch nur bis zur gestatteten Maximalgeschwindigkeit, wieder eingebracht werden.

151. *Aufträge und Mittheilungen an das Maschinen- und Zugsbegleitungspersonale, welche auf den Verkehr des Zuges von Einfluss sein könnten, sind nicht blos mündlich zu geben, sondern auch in den Stundenpass einzutragen.*

152. Das Verlegen einer Kreuzung oder eines Vorfahrens muss dem Stationspersonale, namentlich aber den Weichenwächtern immer rechtzeitig mitgetheilt werden.

153. Wenn durch eingetretene Verspätungen der Züge die Nothwendigkeit entsteht, bezüglich der Kreuzung oder des Vorfahrens derselben Bestimmungen zu treffen, so gilt hiefür als allgemeiner Grundsatz, dass die Rangordnung der Züge gewahrt bleibe, daher der Verkehr des Vorrangzuges durch den Nachrangzug nicht gestört werden soll.

Nur wenn eine zweifellos sichere Verständigung möglich ist, darf unter Umständen von diesem Grundsatz abgewichen werden.

Digitized by Google

154. *Bezüglich der Regelung der Zugskreuzungen hat Nachfolgendes zu gelten:*

a) Ein regelmässiger Nachrangzug muss die Kreuzung des Vorrangzuges in der fahrordnungsmässig hierzu bestimmten Station, ein verspäteter Nachrangzug aber in jener Station unbedingt abwarten, in welcher er bei Annahme des regelmässigen Verkehrs des Vorrangzuges mit demselben zusammenzutreffen hätte.

Hiervon darf nur dann abgewichen werden, wenn von derjenigen Station, welche den Vorrangzug zu expediren hat, eine bestimmte gegentheilige schriftliche Weisung einlangt.

Ein Nachrangzug darf zur Kreuzung mit einem Vorranggegenzug spätestens dann abgelassen werden (späteste Abfahrtszeit), wenn er, bei Annahme seiner regelmässigen Fahrzeit, in der nächsten Station noch 5 Minuten vor der fahrplanmässigen Abfahrtszeit des Vorranggegenzuges von dort eintreffen kann. Ist jedoch die fahrodnungsmässige Abfahrtszeit eine spätere als die derart ermittelte späteste, so ist die fahrordnungsmässige einzuhalten.

Ein Nachrangzug darf zu seiner spätesten Abfahrtszeit nur dann abgelassen werden, wenn er voraussichtlich seine Fahrzeit sicher einhalten wird.

b) Der Vorrangzug hat, wenn sein Nachranggegenzug nicht eingelangt ist, seine Fahrt fortzusetzen; die fahrordnungsmässige Kreuzungsstation darf er jedoch nicht früher als 5 Minuten nach der fahrordnungsmässigen Ankunftszeit des erwarteten Gegenzuges verlassen (früheste Abfahrtszeit).

155. *Damit eine Station rechtzeitig in Kenntniss wichtiger, auf die Verkehrsdispositionen Einfluss habender Nachrichten gelange, darf ein Zug, der nach Ankunft eines Gegenzuges eine Station zu verlassen hat, nicht früher expedirt werden, als bis der Beamte in den Stundenpass des angekommenen Zuges Einsicht genommen hat.*

Bei möglicher telegraphischer Verständigung kann diese Bestimmung entfallen.

156. Bei möglicher telegraphischer Verständigung sind die Kreuzungen und das Vorfahren verspäteter Züge im telegraphischen Wege festzustellen; in der Regel gilt dabei gleichfalls der allgemeine Grundsatz der Rangordnung.

Die Verlegung einer Kreuzung oder eines Vorfahrens muss hierbei grundsätzlich von jener Station bestimmt werden, welche den Nachrangzug zu expediren hat.

157. Eine vereinbarte Kreuzung muss aufrecht bleiben, so lange sie nicht telegraphisch oder schriftlich im gegenseitigen Einvernehmen abgeändert wurde.

Jede auf telegraphischem Wege festgesetzte Kreuzung ist in den Stundenpass einzutragen.

Artikel 34.

Arbeitszüge (Materialzüge).

158. Ein Arbeitszug muss in derjenigen Strecke, in welcher er auf der currenten Bahn manipulirt, das Geleise derart rechtzeitig räumen, dass er wenigstens 5 Minuten vor dem Abgange eines Gegenzuges, respective 15 Minuten vor dem frühesten Eintreffen eines Folgezuges in der Kreuzungs-, beziehungsweise Vorfahrstation einlangt. Hat der Arbeitszug in einer Schottergrube oder auf einem sonstigen Nebengeleise eine

Digitized by Google

Kreuzung abzuwarten, so ist dies in der betreffenden Fahrordnung ausdrücklich vorzusehen.

159. Die Bewegungen eines Arbeitszuges sind, sofern die Fahrt nicht nach einer Fahrordnung geschieht, von den beiden Nachbarstationen zu vereinbaren.

160. Der Zugsführer eines solchen Zuges muss während der Fahrt unter allen Umständen an der Spitze desselben Platz nehmen; beim Zurückschieben hat er sich daher auf den als ersten vorangehenden Wagen zu postiren.

Artikel 35.

Hilfsfahrten.

161. *Vom Liegenbleiben eines Zuges muss die nächste Station mittelst Boten verständigt werden, welche dann die geeigneten Mittel zur Fortschaffung des Zuges zu ergreifen hat.*

162. Ist die telegraphische Correspondenz möglich, so wird es den Organen der Stationen überlassen, die Fahrt der Hilfsmaschine derart zu regeln, dass sie so schnell als möglich den hilfsbedürftigen Zug erreicht.

Ist jedoch eine telegraphische Correspondenz nicht möglich, so steht die Hilfsmaschine allen Zügen im Range nach.

163. *Wenn ein im Verkehr gestörter Zug noch vor dem Eintreffen der bereits verlangten Hilfsmaschine, sei es durch seine eigene Maschine, sei es durch einen nachfahrenden Zug, wieder in Gang gebracht werden könnte, so darf die Fahrt angetreten werden, wenn dem Zuge ein mit den nöthigen Signalmitteln versehener Bote auf die stets einzuhaltende Entfernung von 300 Meter vorangeht.*

Artikel 36.

Bahnwagen- und Draisinenfahrten.

164. Jede Bahnwagenfahrt darf nur unter persönlicher Leitung eines verantwortlichen Organs erfolgen.

Ausserdem muss der Bahnwagen von so vielen Arbeitern begleitet sein, dass er erforderlichenfalls schnell aus dem Geleise gehoben werden kann.

165. Kein Bahnwagen darf eine Station verlassen, bevor der diensthabende Stationsbeamte die Erlaubniss zur Fahrt schriftlich ertheilt hat

166. Der Leiter einer Bahnwagenfahrt muss mit einer gerichteten Uhr und mit einer Mundpfeife versehen sein.

Ausserdem muss der Bahnwagen mindestens mit einer Handsignalscheibe oder Fahne und, falls die Fahrt nicht zuverlässig bei Tag beendet wird, auch mit Laternen ausgerüstet sein, damit das den Signalen an den Zügen entsprechende Licht nach vorn und rückwärts gleichzeitig gegeben werden kann.

167. *Der Bahnwagen muss mindestens 15 Minuten vor dem vor aussichtlichen Eintreffen eines zu erwartenden Zuges das von diesem zu befahrende Geleise verlassen haben und mindestens 1·25 Meter vom nächstgelegenen Schienenstrange dieses Geleises deponirt werden.*

168. Die Fahrt der Bahnwagen ist derart zu regeln, dass sie auf eine Distanz von höchstens 80 Meter unbedingt zum Stillstand gebracht werden können.

Die Fahrgeschwindigkeit muss überdies bei Wegübersetzungen, namentlich wenn sie in Einschnitten und in einer Bahnkrümmung liegen,

Digitized by Google

und überhaupt bei gehinderter Fernsicht so gemässigt werden, dass ein Unfall nicht stattfinden kann.

169. Auf Strecken mit stärkeren Neigungen als 5‰ dürfen nur Bahnwagen mit Bremsen verkehren.

170. *Wenn ein Bahnwagen auf der Strecke durch länger als 10 Minuten anhalten oder mehrere Bewegungen hin und her unternehmen soll, so ist derselbe als Bahnhinderniss zu signalisiren.*

171. *Bahnwagen dürfen nach vollendeter Fahrt oder nach Schluss der Arbeit nur dann auf der Strecke verbleiben, wenn dieselben sicher deponirt werden können.*

172. Vorstehende Bestimmungen haben auch auf Draisinen und ähnliche Fahrzeuge, die mittelst Menschenkraft auf der Strecke bewegt werden, Anwendung.

Artikel 37.

Geleisesperre.

173. Wenn Geleiseunterbrechungen voraussichtlich nicht länger dauern als eine Pause des Zugsverkehrs, so genügt die vorschriftsmässige Deckung der unfahrbaren Stelle. Wenn aber die Geleiseunterbrechung länger dauern soll, so muss ausserdem in beiden, die Strecke begrenzenden Stationen hinter dem Ausfahrtswechsel ein die Ausfahrt auf das gesperrte Geleise verbietendes optisches Haltesignal aufgepflanzt werden.

Von einer solchen Sperre muss das Gesammtpersonale der betreffenden Strecke verständigt sein.

Artikel 38.

Bahnunfälle und ausserordentliche Ereignisse

174. Alle auf der Strecke vorkommenden Unfälle und ausserordentlichen Störungen, welche den Bahnbetrieb betreffen, sowie alle Ereignisse, welche die Veranlassung zu Unfällen oder Störungen sein könnten, wie Rutschungen, Ueberschwemmungen etc., müssen auf dem schleunigsten zu Gebote stehenden Weg dem Chef der nächsten Station angezeigt werden.

Dieser ist verpflichtet, diejenigen Organe, deren Amtsthätigkeit durch den Vorfall zunächst in Anspruch genommen wird, unverzüglich von demselben in Kenntniss zu setzen.

Artikel 39.

Schneepflugfahrten. Glatteis.

175. *Das Vorausschieben eines Schneepfluges zum Fortschaffen des Schnees ist in unmittelbarer Verbindung mit Zügen, mittelst welchen Personen befördert werden, nicht gestattet.*

176. Auf einem Schneepflug selbst darf sich während der Fahrt Niemand befinden.

Artikel 40.

Vorgang, wenn sich Wagen vom Zug trennen.

177. Wenn sich während der Fahrt Wagen von einem Zug trennen, so muss das auf dem abgerissenen Zugstheile befindliche Personal sofort

Digitized by Google

die Bremsen anziehen und das Signal „Zug zerrissen" dem Locomotivführer geben.

Dieses Signal ist auch von den übrigen Zugsbegleitern sowie vom etwa anwesenden Wächterpersonale zu geben, sobald entweder die Trennung selbst oder das anderwärts gegebene Signal „Zug zerrissen" wahrgenommen wird.

Der Locomotivführer hat hierauf das den Neigungsverhältnissen Entsprechende zu veranlassen, das Zugbegleitungspersonale jedoch genau nach den vom Locomotivführer gegebenen Signalen vorzugehen.

ABSCHNITT B.

Transportdienst.

Artikel 41.

Beförderung von Personen und Reisegepäck.

178. *Die Wagenclassen, welche den Personen führenden Zügen beizugeben sind, werden für jede einzelne Bahn vom Handelsministerium festgesetzt.*

179. *Damencoupés sind in der Regel nicht erforderlich. Ausnahmen zu bestimmen bleibt dem Handelsministerium vorbehalten.*

180. *Ist in einem Zug nur Ein Coupé einer Wagenclasse vorhanden, so darf wenn dies bei der I. und II. Classe eintritt, in dem betreffenden Coupé nur unter Zustimmung aller in demselben Mitreisenden geraucht werden, was durch geeignete Affichen in den Waggons bekanntzugeben ist.*

Bei Vorhandensein nur Eines Coupés III. Classe ist dagegen das Rauchen in diesem Coupé zuzulassen.

Befinden sich dagegen in einem Zug mehrere geschlossene Coupés einer Wagenclasse, so ist stets eines dieser Coupés als Coupé für Nichtraucher der betreffenden Wagenclasse zu bestimmen.

181. *Für die Haltestellen auf offener Bahn entfällt die Verpflichtung zur Herstellung einer Wartelocalität. (Siehe Punkt 122 des Abschnittes A. Verkehrsdienst.)*

182. *Die Ausgabe von Billets durch den Conducteur ist zulässig, wobei jedoch die im §. 14, Alinea 3 des Betriebsreglements, normirte Erhöhung des Fahrpreises um 50 kr. zu entfallen hat. Auch kann die Fahrkartenausgabe einer in der Nähe der Haltestellen ansässigen geeigneten Person übertragen werden.*

183. *Für die Aufnahme von Reisegepäck im Allgemeinen sind Ausnahmen von den Bestimmungen des Betriebsreglements von der ausdrücklichen Genehmigung des Handelsministeriums abhängig.*

184. *Von den Haltestellen auf offener Bahn wird in der Regel nur Handgepäck befördert.*

Digitized by Google

Werden jedoch ausnahmsweise auch andere Colli zur Beförderung angenommen, so gelten nachstehende Bestimmungen:

a) Es ist gestattet, den Gepäckstarif nicht nach dem Gewichte, sondern per Stück und Transportsstrecke zu stellen. Die Gebühreneinhebung kann auf die Bestimmungsstation verwiesen werden, falls nicht eine spätere Expedirung in einer Zwischenstation als zulässig erkannt wird.

b) Die Ausgabe von Gepäcksscheinen kann im Verkehr von einer derartigen Haltestelle nicht gefordert werden, desgleichen auch nicht die Abfertigung von Reisegepäck nach einer anderen derartigen Haltestelle oder nach Stationen einer Anschlussbahn.

c) Bei Verlust eines solchen Gepäcksstückes haftet die Bahnanstalt bis zum Maximalbetrage von 50 Gulden per Collo; die Partei ist jedoch zur legalen Nachweisung des Werthes verpflichtet.

d) In Beschädigungsfällen ist der Umfang der Beschädigung zu constatiren und der Ersatz im Verhältniss derselben nach der Maximalentschädigung für Verlust zu bestimmen.

e) Eine Werthversicherung bei solchen Gepäckscollien ist nicht zulässig.

f) Ebenso ist eine Declaration des Interesses der rechtzeitigen Lieferung nicht statthaft und fallen auch die Haftungsbestimmungen des Betriebsreglements betreffs Versäumung der Lieferzeit bei solchem Gepäck weg.

g) Die Aufnahme kleinerer lebender Thiere kann in den Haltestellen nur dann stattfinden, wenn diese Thiere in Käfigen (Steigen, Körben etc.) oder in einem solchen Zustande, der das Entlaufen verhindert, als Gepäck aufgegeben werden.

185. *Die Haftpflicht der Eisenbahn für den Gepäcksverkehr nach derlei Haltestellen ist in der Weise beschränkt, dass die Verwaltung von jeder Verantwortlichkeit für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck frei ist, wenn es nicht sofort nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungshaltestelle abgefordert wird.*

Artikel 42.

Beförderung von Eilgütern und Frachten.

186. *Zur Aufnahme, beziehungsweise Ablieferung von Eil- und Frachtgütern in Haltestellen auf offener Bahn sind die Eisenbahnen nicht verpflichtet.*

Werden jedoch bei solchen Haltestellen oder andern Punkten auf offener Bahn Eil- und Frachtgüter regelmässig aufgenommen oder ausgefolgt, so ist die Anzeige an das Handelsministerium zu erstatten.

187. *In einem solchen Falle können die Lieferfristen für Eil- und Frachtgüter nach Massgabe der Verkehrsverhältnisse mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde verlängert werden.*

188. *Die Enthebung von der Verpflichtung zur Beförderung explodirbarer Güter erfolgt durch das Handelsministerium.*

189. *Es bleibt dem Handelsministerium vorbehalten, für den Uebergangsverkehr auf Anschlussbahnen Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen zuzugestehen.*

190. *Im Uebrigen gelten die Bestimmungen des Betriebsreglements.*

Digitized by Google

ABSCHNITT C.

Signal-Ordnung.

I. Durchlaufende Linien-Signale mittelst der elektrischen Glockenschlagwerke.

1—11[1]) *nicht obligatorisch.*

II. Signale des Streckenpersonales.

a) „Halt."

Bei Tag.

12. Schwingen der entfalteten Signalfahne oder irgend eines anderen Gegenstandes gegen den Zug.

Bei Dunkelheit.

Rothes Licht der Signallaterne dem Zuge entgegen oder Schwingen eines anderen Lichtes gegen den Zug.

Bei Tag.

13. Einstecken der Signalscheibe in die Mitte des Geleises, die rothe Fläche dem Zuge entgegen.

Bei Dunkelheit.

Aufstellen der Signallaterne in die Mitte des Geleises oder neben demselben, das rothe Licht dem Zuge entgegen.

14. (entfällt).

Die Haltsignale sind wenigstens 300 Meter vor jener Stelle, wo gehalten werden soll, zu geben, überdies sollen die sichtbaren Signale womöglich auf eine Entfernung von 200 Meter vom Zuge aus wahrnehmbar sein.

b) „Langsam."

Bei Tag.

15. Ruhiges Halten der zusammengefalteteten Signalfahne oder irgend eines anderen Gegenstandes mit schräg nach abwärts geneigtem Arme, oder ruhiges Halten der Signalscheibe, die rothe Fläche dem Zuge zugewendet.

[1]) Die Signalnummern entsprechen den Signalnummern der Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns.

Digitized by Google

Bei Dunkelheit

Grünes Licht der Signallaterne dem Zuge zugewendet.

Bei Tag.

16. Einstecken der Signalscheibe in das Banquett, die rothe Fläche dem Zuge zugewendet.

Bei Dunkelheit.

Aufstellen der Signallaterne auf das Banquett, grünes Licht gegen den Zug.

Die Langsam-Fahrsignale sind wenigstens 200 Meter vor jener Stelle zu geben, welche langsam zu befahren ist, und sollen dieselben womöglich auf eine Entfernung von 100 Meter vom Zuge aus sichtbar sein.

c) „Freie Fahrt."

17. *Wenn keine Signale gegeben werden.*

d) „Zug zerrissen."

Bei Tag.

18. Senkrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne oder eines anderen Gegenstandes.

Bei Dunkelheit.

Senkrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signallaterne mit dem weissen Lichte

Dieses Signal hat ausschliesslich nur auf der Strecke die Bedeutung „Zug zerrissen".

III. Feststehende Signale.

a) Distanzsignale vor den Stationen und Bahnabzweigungen.

(Insoferne dieselben speciell vorgeschrieben werden.)

19. Verbot der Einfahrt.

Bei Tag.

Die rothe Fläche der Scheibe dem aufzuhaltenden Zuge zugewendet, oder der Arm des Signalmastes nach rechts in der Richtung der Einfahrt wagrecht gestellt.

Bei Dunkelheit.

Rothes Licht dem aufzuhaltenden Zuge entgegen, und als Controle gegen die Station oder Abzweigung weisses Licht.

Digitized by Google

20. Erlaubte Einfahrt.

Bei Tag.

Die Fläche der Scheibe dem Geleise zugewendet, oder der Arm des Signalmastes rechts in der Richtung der Fahrt schräg unter einem Winkel von 45° nach aufwärts gestellt.

Bei Dunkelheit.

Grünes Licht dem einfahrenden Zuge entgegen und als Controle gegen die Station oder Abzweigung ebenfalls grünes Licht.

Die Distanzsignale sind mit elektrischen Controlklingelwerken versehen, welche während der Stellung auf „Verbot der Einfahrt" ertönen.

Das bei Dunkelheit unbeleuchtet angetroffene Distanzsignal hat als „Haltsignal" zu gelten.

b) Mastsignale auf der Strecke.

21, 22, 23 (entfallen).

c) Weichensignale.

24, 25 (entfallen).

d) Signale am Wasserkrahn.

26. Wenn die Querstellung des Auslaufrohres für den Verkehr ein Hinderniss bietet, zeigt die Krahnlaterne bei Dunkelheit nach beiden Fahrrichtungen rothes Licht.

e) Signale mit der Glocke.

27. „Abfahrt erfolgt bald."

(Entfällt.)

28. „Einsteigen."

Kurzes Läuten, dem zwei Einzelschläge folgen.

29. „Abfahrt."

Kurzes Läuten, dem drei Einzelschläge folgen.

30. „Widerruf der Abfahrt."

(„Halt.")

Fortgesetztes rasches Läuten.

Das Stationspersonale hat ausserdem nach Erforderniss dieselben Signale anzuwenden, wie das Streckenpersonale.

Digitized by Google

IV. Signale am Zuge.

31. Kennzeichen der Spitze des Zuges.

Bei Tag.

Kein besonderes Kennzeichen.

Bei Dunkelheit.

Eine weissleuchtende Reflector-Laterne vorne an der Locomotive, welche bei Einfahrt in die Anschlussstation der Hauptbahn rothes Licht zu erhalten hat.

32. Kennzeichnung des Schlusses des Zuges (Schlusssignal).

Bei Tag.

(Entfällt.)

Bei Dunkelheit.

Eine zweischeinige Laterne an der oberen Ecke des letzten Bremswagens auf der Führerseite mit weissem Lichte nach vorne und rothem Lichte nach rückwärts, ferner eine nach rückwärts roth leuchtende Laterne an der Rückwand des letzten Wagens.

33. Schlusssignal für einen in gleicher Richtung nachfolgenden aussergewöhnlichen Zug.

Bei Tag.

Eine Scheibe an der Rückwand des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit.

Die obere Laterne des Schlusssignales zeigt grünes Licht nach rückwärts.

34. Schlusssignal für einen in entgegengesetzter Richtung fahrenden aussergewöhnlichen Zug.

Bei Tag.

Zwei Scheiben an der Rückwand des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit.

Die obere Laterne des Schlusssignales zeigt weiss L. rückwärts.

35. Signal an einer Nachschiebelocomotive.

Bei Tag.

Kein besonderes Zeichen.

Digitized by Google

Bei Dunkelheit.

Eine weissleuchtende Reflector-Laterne vorne an der Locomotive, rückwärts eine Laterne mit rothem Lichte.

Die für einen Zug giltigen Signale finden auch auf einzeln fahrende Locomotiven Anwendung.

36. Signale für die Rangirmaschinen.

Für die Rangirmaschinen gelten bezüglich der Ausrüstung mit Laternen bei Dunkelheit die Bestimmungen sub Nr. 35.

V. Signale des Zugspersonales.

a) Signale des Locomotivpersonales

„mit der Dampfpfeife".

37. „Achtung."

Ein mässig langer Pfiff.

38. „Bremsen fest."

Mehrere kurze Pfiffe, schnell hintereinander.

39. „Bremsen los."

Ein langer Pfiff, dem zwei kurze folgen.

40. „Ruf zur Herbeiziehung des Personales."

Mehrere gedehnte, abwechselnd hohe und niedere Töne.

41. „Weiterfahrt eines auf der Strecke angehaltenen Personenzuges."

Das Signal „Achtung" als Aufforderung zum Einsteigen, sodann dasselbe Signal dreimal wiederholt, als Zeichen der Abfahrt.

b) Signale des Zugbegleitungs-Personales

„mittelst des Hornes, der Mundpfeife oder der Zugleine".

42. „Abfahrt."

Langer Ton mit dem Horne oder mit der Mundpfeife.

43. „Halt."

Mehrere kurze Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, nebst dem Schwingen der Signalfahne, beziehungsweise der Laterne.

Digitized by Google

44. „Langsam."

Mehrere lange Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife. nebst dem das Signal „Langsam" des Streckenpersonales mit der Fahne, beziehungsweise der Laterne.

45. „Zug zerrissen."

Abwechselnd lange und kurze Töne mit dem Horne oder mit der Mundpfeife, nebstdem das Signal „Zug zerrissen" des Streckenpersonales mit der Fahne, beziehungsweise der Laterne.

46. „Achtung."

Anziehen der Signalleine, wodurch die Dampfpfeife in Thätigkeit gesetzt wird.

Ausserdem hat das Zugspersonale nach Erforderniss dieselben Signale anzuwenden wie das Streckenpersonale.

VI. Rangir-Signale.

47. „Vorwärts."

(Rauchfang der Locomotive voraus.)

Ein langer Ton mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

Senkrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

Senkrechtes Auf- und Abwärtsbewegen der Signallaterne mit weissem Lichte.

48. „Rückwärts."

(Tender der Locomotive voraus.)

Zwei kurze Töne mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

Wagrechte Bewegung der Signalfahne hin und her.

Bei Dunkelheit.

Wagrechte Bewegung der Signallaterne mit weissem Lichte hin und her.

Digitized by Google

49. „Langsam."

Mehrere lange Töne mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

Das für das Streckenpersonale vorgeschriebene Langsam-Fahrsignal mit der Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

Hochhalten der Signallaterne mit dem weissen Lichte, oder Entgegenhalten des grünen Lichtes.

50. „Halt."

Mehrere kurze Töne mit der Mundpfeife, nebstdem:

Bei Tag.

Schwingen der entfalteten Signalfahne.

Bei Dunkelheit.

Schwingen der Signallaterne mit weissem oder farbigem Lichte.

ABSCHNITT D.

Anhang.

Sollte eine Localbahn (Secundärbahn, Vicinalbahn u. dergl.) vollständiger ausgerüstet und wie z. B. mit Sprechtelegraphen, Glockenleitung, Distanzsignalen, Wechselkörpern versehen sein, so haben auf derselben alle einschlägigen Bestimmungen der Signal-Ordnung und der Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe Anwendung zu finden.

Digitized by Google

A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

Bibliothek des Eisenbahnwesens.

Band I.

GESCHICHTE DES EISENBAHNWESENS

von Dr. Theodor Haberer.

10 Bogen. Octav. Eleg. geb. 1 fl. 10 kr. = 2 M. = 2 Fr. 70 Cts. = 1 R. 20 Kop.

Band II.

DAS TARIFWESEN DER EISENBAHNEN

dessen betriebsökonomische Aufgaben und Stellung
im wirthschaftlichen und socialen Staatsleben der Gegenwart

von J. F. Schreiber
Eisenbahn-Centralinspector.

17 Bogen. Octav. Eleg. geb. 2 fl. 20 kr. = 4 M. = 5 Fr. 35 Cts. = 2 R. 40 Kop.

Band III.

HANDBUCH
des
TELEGRAPHENDIENSTES DER EISENBAHNEN

von A. Prasch
Ingenieur.

Mit 117 Abbild. 11 Bog. Octav. Eleg. geb. 1 fl. 65 kr. = 3 M. = 4 Fr. = 1 R. 80 Kop.

Band IV.

REPETITORIUM
der
MATHEMATIK UND ELEKTRICITÄTS-LEHRE

für die Bedürfnisse der Eisenbahn-Praxis elementar behandelt

von J. Krämer
Ingenieur, Docent für Elektrotechnik am höheren Curse der Fortbildungsschule für Eisenbahn-Beamte.

Mit 127 Abbild. 12 Bog. Octav. Eleg. geb. 1 fl. 65 kr. = 3 M. = 4 Fr. = 1 R. 80 Kop.

Band V.

DER TRANSPORTDIENST DER EISENBAHNEN

von Sigismund Weill
Bureauchef der österreichischen Nordwestbahn.

19 Bogen. Octav. Eleg. geb. 2 fl. 20 kr. = 4 M. = 5 Fr. 35 Cts. = 2 R. 40 Kop.

Band VI.

Das
OESTERREICHISCHE EISENBAHNRECHT.

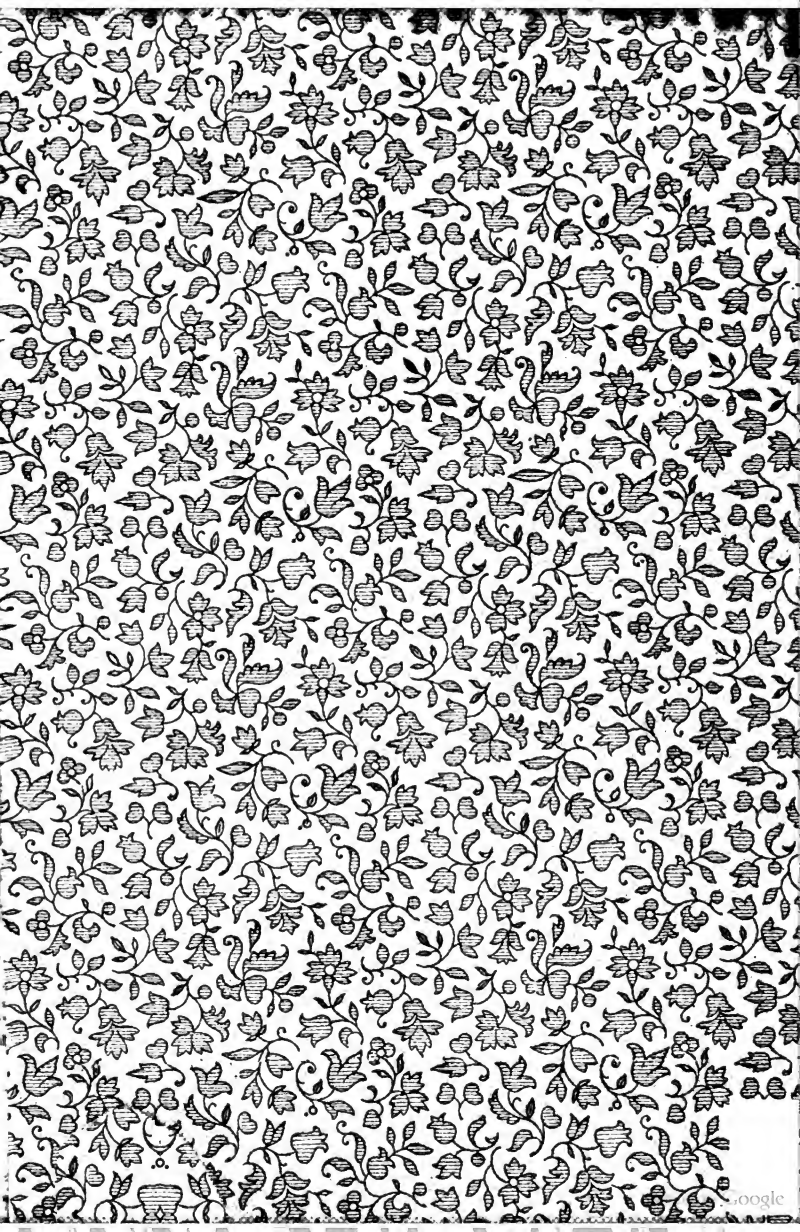
Systematisch dargestellt von Dr. Theodor Haberer.

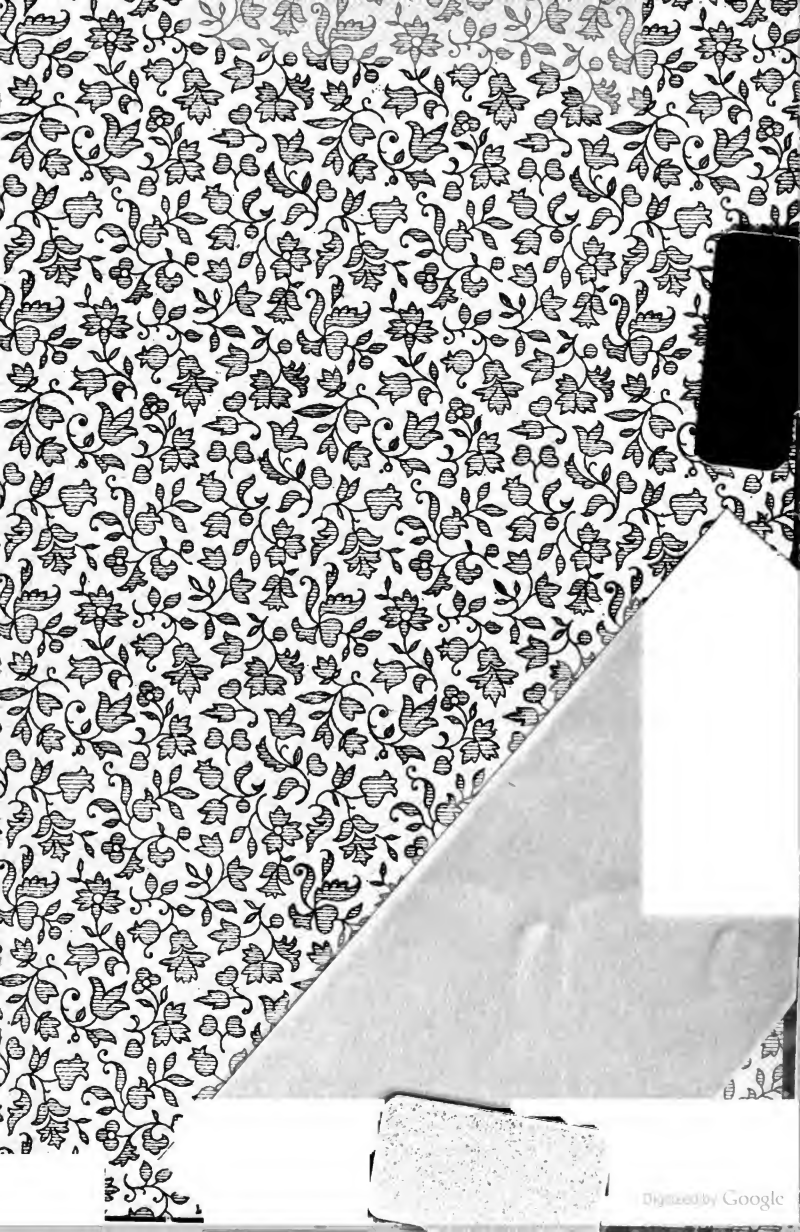
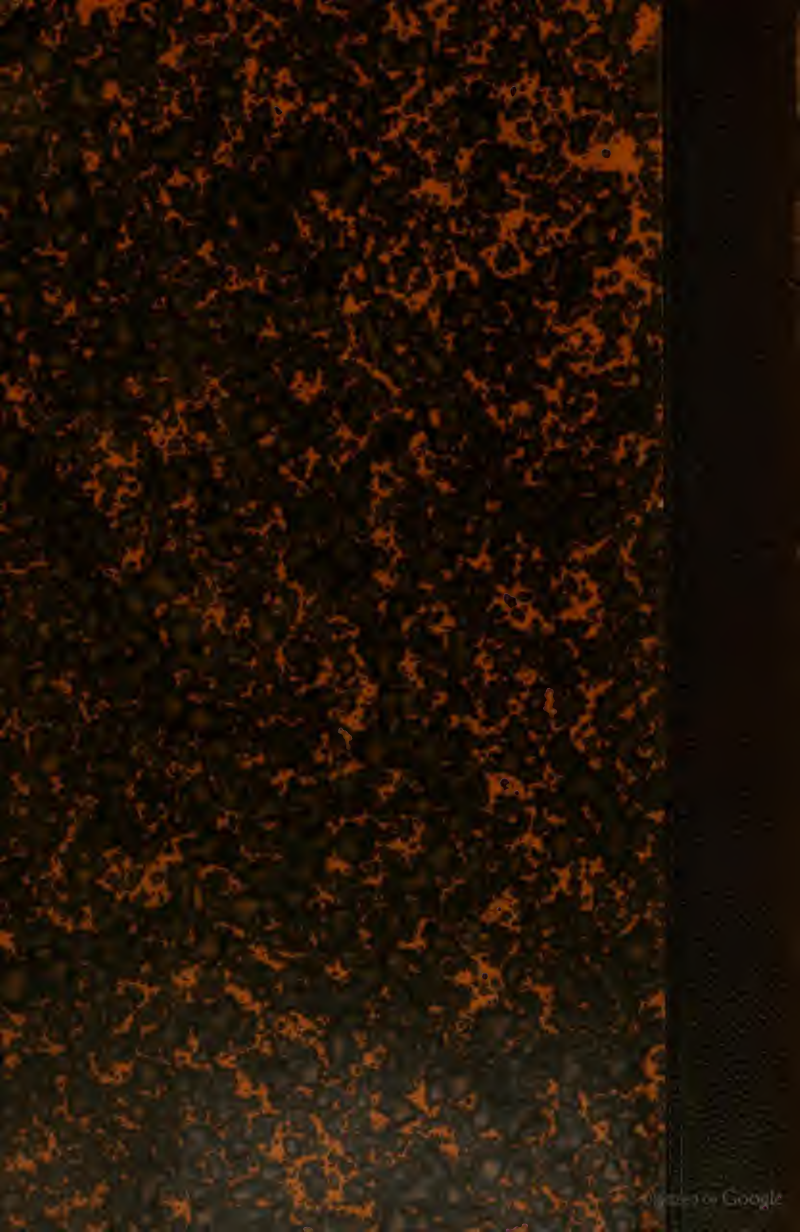
38 Bogen. Octav. Eleg. geb. 4 fl. 40 kr. = 8 M. = 10 Fr. 70 Cts. = 4 R. 80 Kop.

A. Hartleben's Verlag in Wien, Pest und Leipzig.

Digitized by Google

Digitized by Google




Digitized by Google